

DZSUNG-HAJÓVAL KHINÁN KERESZTÜL

IRTA

KOMPOLTHY JOÓB.



BUDAPEST.
FRANKLIN-TÁRSULAT
MAGYAR IROD. INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA
1910.

Ára 3 K.





Wongmud, Jrs.

DZSUNG-HAJÓVAL KHINÁN KERESZTÜL

IRTA

KOMPOLTHY JOÓB.



BUDAPEST.
FRANKLIN-TÁRSULAT
MAGYAR IROD. INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA
1910.

133818



TARTALOM.

	Lap
A mennyei birodalom «nagy folyama»	1
A Jang-ce hajózás kezdete.....	2
Gőzhajón Saughaitól Icsangig.....	6
Utrakészen a tibeti határ felé	12
Milyen a Jang-ce gőzös?.....	15
Hajóégés	21
Az alsó Jang-ce látványosságai	23
Égő dzsunkok a folyamon.....	27
Hankoutól Icsangig	29
Icsang árvízben.....	32
A mi dzsunk-hajónk.....	34
Népünnepek a víz-isten kiengesztelésére	37
Rhode kapitány mesebirodalmában	39
A szikla-szorosokban	43
Küzködés a vízeséseken	48
A Csin-t'an zuhatag	61
A nagy Jen-tan zuhatag	64
A nagy boszorkány sziklaszorosban	68
Vu-san-hsien	74
A fűjtató-sziklaszoros	75

A felső Jang-ce-kiangon.

Kuei-csau-fu	77
Van-hsien	84
Feng-tu-csang	91
Az elhagyott város.....	94
Fu-csau.....	99

KÉPEK JEGYZÉKE.

1. A szerző arcképe és névalírása.
 2. A «Pioneer» gőzös, melyen a boxer lázadás alatt az európaiak Icsangba menekültek.
 3. Ngankin, Anhui tartomány fővárosa.
 4. Veszedeelmes hajóvontatás.
 5. Az első kisebb zuhatag.
 6. Kikötött dzsunkok a zuhatag alatt.
 7. Tung-ling sziklaszoros.
 8. Tao-ista templom.
 9. A Csin-t'an zuhatag.
 10. A nagy Jen-tan zuhatag.
 11. Szirtes folyami részlet.
 12. A fújtató sziklaszoros.
 13. Kuei-csau-fu melletti szoros.
 14. Ju-sao-pa falu.
-

DZSUNG-HAJÓVAL
KHINÁN KERESZTÜL.

A mennyei birodalom «nagy folyama».

A Jang-ce-kiang egyike a világ legnagyobb folyamainak. A khinaiak rövidesen «Ta-kiang»-nak (nagy folyam) nevezik. Ez a 6000 kilométer hosszú hatalmas folyam, nyugatról kelet felé futva, a nagy mennyei birodalmat két, csaknem egyenlő részre osztja. Nyolc tartomány terül el a déli-, s nyolc az északi partjain. Csak An-hui és Kiang-szu tartományokat szeli két részre a Jang-ce-kiang.

Ha egy pillantást vetünk Ázsia térképére, azonnal szemünkbe ötlük a Jang-ce merész fordulatokkal megrajzolt iránya. A nagy tibeti fensík keleti részén négy folyam ered: a Jang-ce-kiang, a Szalvin, Mekong és az Iravadi. Mind a négy folyó jó darabig párhuzamosan fut egymással déli irányban; de csak az utóbbi három tartja meg továbbra is ezt az irányt és a déli tengerekbe ömlik. A Jang-ce-kiang azonban, miután mintegy 600 mérföldet déli irányban futott, három társát elhagyva, hirtelen irányt változtat. A Jünan tartományban lévő Talifu várostól nem messze, nagy kanyarulatokkal északnak fordul, majd ismét Kelet felé kanyarodik s egy nagy kiterjedésű sziklás vidéken keresztül törtetve, a Sárga-tengerbe ömlik.

Sanghaiból kiindulván, Vusungon túl a Jang-ce-kiangba érünk. A folyam innen Kianginig s különösen itt rendkívül széles. A partokat alig látni s szinte azt hisszük, hogy nem is folyamon, hanem valami sáros vizű tengeren hajózunk.

A tengertől Kianginig, hol már a folyam deltája kezdődik (mintegy 200 kilométernyire) a Jang-ce-kiang szélessége 10—18 kilométer közt váltakozik s csak ezután szorúl össze mintegy 2000 méternyire, amely szélességet aztán, csekély különbözettel, egész Hankouig megtartja.

A folyam rendkívül bő vizű és annyira mély, hogy különösen nyáron, mikor a vízállás a legmagasabb, a nagy óceánjáró gőzösök is elvitorláznak rajta egész Hankouig. Innen, a mintegy 750 kilométerrel felebb fekvő Icsangig a folyam jóval keskenyebb s nagyobb hajók azon a részen csak a legéberebb vigyázattal hajózhatnak, mert a folyam itt már igen sebes folyású s tele van vizalatti szirtekkel és zátonyokkal.

Icsang alatt, 20 kilométerrel alább, van az első sziklaszoros, a «Hu-ja-hszia» (tigris-fog). Maga a szoros nem nagy; alig egy mértföld hosszú, de oly rohanó az áradata, hogy a legerősebb gépezetű hajók is csak a legnagyobb küzködéssel törtegetnek át rajta. Icsangon túl aztán, kivéve néhány angol, francia és német alacsonyjárátú ágyunaszádot, nincs már gőzhajózás.

Icsangtól kezdve Kuei-csau-fuig a folyam óriási hegy-labyrinthon rohan által s medre tele van sziklával, kataraktokkal. A posta-, személy- és áruszállítást kizárólag khinai dzsunkok közvetítik, melyek Icsangtól Szucsauig (Csungking fölött) egyedüli urai a fenséges, pompás Jang-ce-kiangnak; Szucsauon túl aztán, egész a tibeti forrásokig, óriási hegységek, sziklahasadékok közt váj magának utat a folyam. Kétezer kilométernyi hosszúságban medre nem más, mintegy tomboló, zuhogó tajtékos áradat, melyen a hajózás immár lehetetlen.

A Jang-ce-kiang, mint hajózható folyam, három szakaszra oszlik: a tengertől Hankouig, Hankoutól Icsangig és Icsangtól Csungkingig. Csungking fölött már oly csekély és jelentéktelen a dzsunk-forgalom, hogy az már számba nem vehető.

A Jang-ce hajózás kezdete.

Az alsó Jang-ce-kiangon 1860-ban jelent meg az első gőzhajó, az «Express», mely a «China-Merchant» gőzhajózási társulat tulajdona volt.

E hajó rendes járatokat tartott fenn Sanghai és Hankau között s a vállalat oly jövedelmes volt, hogy a neveztet társaság csakhamar még másik két, sokkal nagyobb

hajót építtetett a hankai járatokra. A gőzhajózás e folyam-
szakaszon aztán annyira kifejlődött, hogy ma már több mint
30 pompás folyamgőzös tart fenn rendes járatokat a neve-
zett kikötők között. Khinai, japáni, angol és német hajóstár-
sulatok igyekeznek egymást szebbnél-szebb hajók üzembe-
állításával felülmúlni s a kereskedelmi forgalom, az árú és
személyszállítás ma oly arányban növekszik már, a minőről
az úttörők ezelőtt negyven évvel alig álmodhattak.

E rendes járatú folyamgőzősökön kívül igen sok óceán-
járó nagy gőzös is megfordul e folyamszakaszon; különösen
a rizsarátás évadján s a hankai tea-vásározáskor. Hankou
a világ legnagyobb teatelepe s így természetes, hogy a
tea-saison alatt Hankou és Vuhu között a sok helyi gőző-
sön kívül 30—40 nagy tengeri gőzös is horgonyra áll, hogy
e világ-árúval megrakodják.

Számos hadihajó is cirkál az alsó Jang-cén.

A khinai flotta «Pejang»-squadronja állandóan Kiangin
alatt horgonyoz; az angoloknak négy-, a franciák- és né-
meteknek két-két szép ágyúnaszáda szintén állandóan a
folyamon czirkál. Időközönként a tengeri hatalmak na-
gyobb hajói is meglátogatják a Jang-ce-völgyi városokat s
egy-egy ily hajólátogatás itt nagyszerű eseményszámba megy.
Foot-ball és golf, tennis-matchek rögtönöztetnek, a hajó-
zenekarral tánczos piknikek rendeztetnek, szóval általános
dinom-dánom járja, míg az expediciós hajó fel nem szedi
horgonyait. Két év előtt, 1904 nyarán az angol flotta négy
hatalmas vértés-hajója feljött egész Hankouig. Tavalý pedig
az osztrák-magyar «Kaiserin Elisabeth» cirkálóhajó járt
30 napig a Jang-cén, meglátogatva minden kikötőt.

Ezt megelőzőleg, az első osztrák-magyar hadihajó a
Jang-cén a «Zrinyi»-fregatt volt, mely 1901-ben Nankin-
got látogatta meg. Az ottani alkirály, a megtisztelő láto-
gatás emlékére, úgy a tisztikart, mint a legénységet, külön
ez alkalomra veretett emlékérmekkel tüntette ki. Az «Aspern»
osztrák-magyar cirkálóhajó a mult évben járt az alsó Jang-
cén s ez ünnepélyesen lefolyt látogatás jó emléke bizonyára
sokáig fenmarad az itteni kisszámú európai kolóniában.

A százféle alakú- és nagyságú khinai dzsunkok rajokban lepik el a folyamot. Nemcsak a Jang-ce-kiangon, hanem az egész vidéket keresztül-kasúl szelő csatornákon is ezrével járnak ezek a furcsa járművek. Minden egyes dzsunk egy-egy családnak ad szállást és kenyeret; rajta élnek s azon halnak meg.

A nagy Császár-csatorna, mely északi irányt követve, Csingkiangnál szeli át a Jang-ce-kiangot, a szó szoros értelmében tömve van ily dzsunkokkal; különösen Knachautól egészen Jangcsaugig. Csónakon, vagy piczi helyi gőzösön sokszor csak azért mentem Jangcsaubá, hogy azt a leírhatatlan kavarodást, sürgés-forgást az ezernyi dzsunkkal telt folyamon újra lássam, élvezzem. Élénk, tarka és kedves, soha el nem feledhető látvány!

Még egy különlegességről kell megemlékeznem. Ez a Jang-ce-tutaj. Tavasszal, mikor áradni kezd a folyam, Icsang környékéről, rajokban indulnak meg a tutajok. Előző télen összefog 4—5 család, 20—30 ember, s a szárazon maradt iszapzátonyokon felépítik a hatalmas tutajt szálfából és bambusz-szálakból. Házakat és ételmi kamrákat is építenek rá, hogy a néhány hónapig tartó leusztatás alatt azokban lakjanak. Mikor aztán áprilisban dagadni kezd a Jang-ce, hátára veszi a téli kemény munka értékes gyümölcsét, a tutajt s viszi a boldog tulajdonosokat a tengerparti Eldorádóba. Rendkívül érdekes látvány az ilyen úszó háztömeg... mintha a föld túlsó oldalán, a Mississippin volnánk!

* * *

Hankoutól Icsangig a hajózás már távolról sem oly biztos és kényelmes, mint az alsó Jang-cén. Egész a legutóbbi évekig kizárólag csak a dzsunkok közvetítették itt a forgalmat, míg hat évvel ezelőtt ezen a vonalon is megjelent az első gőzhajó s ma már hat, külön e célra épült gőzös jár e szakaszon.

Igen erős építésű, de rendkívül furcsa formájúak ezek a járművek. Lapos aljuak s teljes rakományval is legfeljebb nyolc lábnnyira süllyednek a vízben. Otromba, széles alkotmányok. A hajófenék az orr alatt nagy hajlással gör-

bül lefelé s különösen ezen a részen legerősebb a hajó szerkezete, a mi csak természetes, mert a téli alacsony vizálláskor folyton a zátonyokat kell túrnia, noha ilyenkor csak félrakományt vesznek fel a hajók. A lapos hajófenék elől rézsutos lévén, nem fúródik mélyen az iszapba s könnyebben is lehet ilyenkor leszábadítani a zátonyról. Néha mégis 2—3 napig elvergődik egy helyben az így megrekedt hajó. Minden ily gőzösnek van, a zátonyokról való leszábadítás céljára, egy nagy lapos aljú, teknőalakú alkotmánya, a melyen a megrekedt hajóról a nehéz horgonyt és láncot a mélyebb vízre viszik s ott fenékre eresztik. A hajón aztán gép és emberek e horgonyláncba kapaszkodnak s így vontatják le a hajót a zátonyról. A «Tung-ting»-gőzös tisztjei beszélték nekem, hogy tavaly az ő hajójuk is három éjt és napot vesztegelt ily zátonyon s valóban emberfeletti munkát kellett végezniök, míg azt ismét szabaddá tehettek.

Szinte bámulatos, hogy ennyi nehézség és akadály mellett is, e folyamrészen is folyton fejlődik a hajóforgalom és egy pár év múlva bizonyára itt is oly élénk, pezsgő lesz a vízi élet, mint télen, a nagy delta vizein.

Ám Icsangtól kezdve, föl a tibeti határig még vad világ van; gőzhajózásról szó sem lehet. Az egyedüli jármű, mely a vad sziklaszorosban áttörtető tomboló áradattal sikeresen megküzd — az a dzsunk. Ez uralkodik itt az egész felső Jang-ce-kiangon; ezt vontatják a sziklapartokon csúszva-mászva, kézzel-lábbal kapaszkodva az éles szirtekbe a szegény, nyomorult, sápadt arcú kulik; ez ad kenyeret ma is közel százezer szegény embernek, épp úgy, mint ezer évvel ezelőtt. Olyan itt most is minden, mint a Nirvánába tűnt évezredek előtt s ha az akkor meghalt őskhinai ma feltámadna, bizonyára úgy találná vad otthonát, mint a mikor azt elhagyta.

Néhány évvel ezelőtt A. P. Little a «Csunkingi kereskedelmi társaság» mostani derék igazgatója egy gőzöst építtetett a felső Jang-ce-kiang forgalmi céljaira. A «Pioneer» gőzös volt ez s üzemének szép jövőt jósoltak. De oly költséges volt a vállalat, annyi nehézséggel kellett megküzdnie s maguk a minden újítást sanda szemmel néző helyi

khínei hatóságok annyi akadályt gördítettek eléje, hogy a derék «Pioneer» csak egyetlen utat tehetett meg. Mikor Icsangba visszatért a gőzös, leszerelték s pár hónap múlva az angol kormány vásárolta meg. Rögtön átalakították hadi ágyúnaszáddá s most állandóan ott cirkál az alsó Jang-ce-kiangon.

Az első úttörés kudarca után kétséges, akad-e és mikor vállalkozó, ki vagyonát e kockázatos vállalatba fektesse? Hogy idővel a hajózás kultusza ezt a vad folyamat is a gőz szupremáciája alá fogja vetni: bizonyos. De addig még sok víz fog lefolyni a Jang-ce-kiangon — s a mi nemzedékünk alig éri meg.

Négy kis ágyúnaszád is imbolyog ezen a folyamrészen: három angol s egy francia. Piciny hajók, nem nagyobbak a dzsunkoknál, de bár roppant erős gépezetűek s bármely erővel törnek is a tomboló ár ellenében, a gőz hatalma megtörik a zúgó vízeséseken. A tűzokádó büszke csatahajókat is csak a szegény kulik vontatják bambusz-pórázon a kataraktákon át!

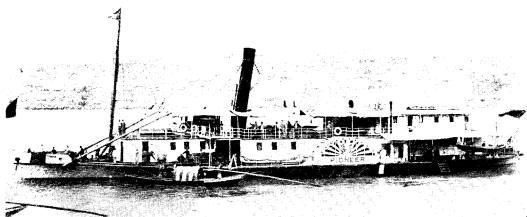
Hogy az úttörő «Pioneer»-nek mikor jelenik meg itt az első utóda? — bizony bajos volna megmondani. Hanem emlékét mi sohasem felejtjük el. A derék «Pioneer» volt az, a melyik a boxer-lázadás idején, a távoli Csungkingban fedélzetére vette az ott tartózkodott európaiakat, a kiknek életéért a csungkingi tao-táj nem mert kezességet vállalni s azokat lehozta Icsangba.

Bizonyra mondom, hogy ily őrhajóra most is szükség van a fanatikus tibeti határon.

Gőzhajón Sanghaitól Icsangig.

A sárga tengerről jöve, Csinkiang az első nagyobb parti város, az alsó Jang-ce-kiangon. Sanghaitól mintegy 375 kilométerre esik s gőzhajóval 18—20 óra alatt tehető meg ez út.

A sanghai-i gőzös minden este 9—10 óra között érkezik Csinkiangba s a szépen kivilágított kikötő érdekes látványt nyújt.



A «PIONEER» GŐZÖS, MELYEN A BOXER LÁZADÁS ALATT AZ
EURÓPAI AK ICSANGBA MENEKÜLTEK.

(6. l.)



NGANKIN, ANHUI TARTOMÁNY FŐVÁROSA.

(20. l.)



A nyolc hatalmas «bulk»*) erősen ki van világítva, a kikötőben horgonyzó gőzösök s a parti Esplanade lámpái fényesen égnek; szóval, az első benyomás nagyszerű.

Az először ideérkező utas, látva e pazar kivilágítást s a festői Esplanade-ot, azt hiszi, hogy modern, rendezett, európai stílusú városba érkezett. Ám a varázs hamar szertefoszlik.

A 400 méternyi hosszú Esplanade-on s az e mögött párhuzamosan futó belső utcán mindössze 15 európai stílusban épült ház van; ezen túl a piszkos, bűzös khinai házak s a soha nem söpört utczák, sikátorok miazmatelt labirintje.

Szállodának híre sincs; akkora civilizáció még nincs itt s az az utas, ki ideérkezte előtt nem gondoskodott szállásról, az éjt az Esplanade padjain virrasztja át. Hanem, ha már túl van az első kellemetlenségeken s megismeri az itteni, 140 főből álló derék, intelligens európai-amerikai kolóniát, egészen jól érezheti magát.

Maga Csinkiang, khinai fogalmak szerint, nem nagy város; mindössze 80,000 lakosa van, beleértve az idegen kolóniát s a hittérítőket is. A tengerészeti vámhivatal európai alkalmazottai, szám szerint harmincan, mind a part mentén laknak; a kereskedők s a hajózási vállalatok ügyvivői szintén.

A miszionáriusok telepei, farmjai a városon kívül, jó messzire a khinai városrésztől, vannak felépítve.

Ha a városból bármely irányban kirándul az ember: a hol csak valami szép front van, valami Belvedere-szerű domb, vagy idillikus erdei pagony, ott bizonyára árnyas ligetek között csinos farm-villát is látunk, parkkal-kerttel övezve . . . mind megannyi misszió-ház, az úgynevezett mártírok földi paradicsomai.

S így van ez egész Khinában.

Ha a belföldön járunk, vagy a nagy Jang-cén hajózunk végig, mindenfelé a legszebb idilli pontokon ott látunk egy-egy pompásan művelt parkos farm közepén egy csinos, terraszos-verandás villaépületet s bizony nem kell kérde-

*) Régi, leszerelt gőzhajók, melyek ki- és berakodó pontonokul szolgálnak.

nünk senkitől, hogy kik laknak ottan? Furcsa! Hát ki más, mint a szegény miszionáriusok, a kik annyi furfanggal s addig-addig boldogítják agyon az ügyefogyott szegény khinaikat, míg ezeknek olykor elfogy a türelmük s egy-egy ily misziotelepet mindenestül elpusztítanak. Van aztán ujságtávirat és ribillió Európában s a nagyhatalmak addig nyomorgatják a pekingi cungli-jáment, míg az elégtételül egy rakás szegény ördögöt le nem nyakaztat. Aztán folyik tovább, minden rendszer és tapintat nélkül, a szegény kulik lelki kezelése s anyagi kifosztása igen kevés dicséretes kivétellel.

Csinkingban hétféle misszio van. Egy iskolát s egy kórházat tartanak fenn. S aztán, ahányan vannak, annyi-félét prédikálnak a népnek. De fényes is ám az eredmény!

A hét missziónak alig van összevéve 500 hive s e számnak több, mint fele katolikus. A jezsuita-misszio főnökét, père Chavelière-t személyesen ismerem. Végtelen kedves, nyájas s puritán életű derék öreg úr, kit az egész város s vidék lakossága, felekezeti különbség nélkül tisztel s a ki még a fanatikus khinaiak részéről is nagy becsülésben részesül. Természetes, hogy a legnagyobb mester az üdvös példaadás. Exempla docent... s père Chavelière nemes életének példája gyűjti legtöbb hívét a táborába.

* * *

Csinking kereskedelmi forgalma igen élénk. Naponta 5—6 nagy folyami gőzös érinti a kikötőt s tavasszal sokszor 15—20 nagy, óceánjáró gőzös is horgonyoz itt, mikor a vidék óriási rizstermését szállítják el.

Három japáni s két khinai hajóstársaság tart fönnt rendes járatokat a Császár-esatorna városai és Csinking között s naponként százával jönnek-mennek a kikötőből a telerakományú dzsunkok. A tengeri vám évi bevétele több millió dollárra rúg.

A japánok, a lefolyt orosz-japán háború óta, ugyancsak elárasztják Khinát. Mig 1904 elején Csinkingban alig volt 10 japáni, számuk itt ma már az ötszázat meghaladja! Három hajózási társaságot szerveztek s a forgalmi piacon erősen dolgozik a japán pénz. A nélkül, hogy jós akarnék

lenni, megállapítom, hogy egy pár év múlva az egész kereskedelmi forgalom az ő kezükben lesz.

* * *

A Császár-csatorna, Khinának ez a fő forgalmi ere, Csinkiangnál vágja át a Jang-ce-kiangot s a vízi forgalom különösen Jangesau és Csinkiang között igen élénk. A csatorna mindkét oldalán, az egyiken föl-, a másikon lefelé jönnek ezrével, szakadatlan sorban az erősen megrakott dzsunkok; közben, a csatorna közepén egy-egy fürge kicsi gőzös dohog el mellettük.

Régezte kitűnő karban volt tartva ez a csatorna, de az évekig tartott véres Tai-ping lázadás idején a forradalmárok e pompás művet is szétrombolták; a kitűnő köpartokat s gátakat ledöntötték, a zsilipeket felrobbantották s egész tartományokat borítottak víz alá. Az évtizedig tartott forradalom alatt ez a csodás művű csatorna teljesen elpusztult és sok millióba fog kerülni annak teljes helyreállítása. Partjait agyag- és földtöltésekkel hevenyészte össze azóta a kormány, de az eliszaposodással már nem törődik senki. A parti hatóságok ugyan kapnak állami dotációt a csatorna jókarban tartására, de a derék khinai hivatalnokok more patrio egyszerűen zsebrevágják a pénzt s a csatorna lássa, hogy szolgáljon tovább.

A gátak már annyira elmosottak s oly alacsonyok, hogy magas vízálláskor sok helyütt alig féllábnyira állanak a vízszint fölött! Télen át pedig, mikor a vízállás alacsony, a rettentő iszaptömeg miatt oly kevés benne a víz, hogy csak a legkisebb dzsunkok és gőzösök járhatnak rajta.

A nyári áradást megelőzőleg a kerületi tao-táj rendeletet ad ki, mely megtiltja magas víz idején a gőzösöknek a csatornán való hajózást, nehogy az általuk okozott hullámvérés áttörje a gyenge földgát koronáját, minek következtében óriási termőföld kerülne víz alá. Ám Khinában is csak írott malaszt marad az ilyen «meghagyatik»-rendelet.

A múlt tavaszon is megjelent a tao-táj ily rendelete. A kuacsau-i prefektust tehát illőképen megfizették a gőzhajós társaságok, minek következtében a derék főúr egy-

általán nem volt képes megérteni, miért nem paskolhatná-nak tovább is a csatornában azok a kedves kis gőzőskék? Azonban ezuttal hiba esett a kréta körül.

Van ugyanis Janghau mellett egy kis falu; úgy hívják hogy Ping-tyhü. Alig 600 ember lakja, de híres verekedő, harcias nép. Mikor ezek látták, hogy a tilalmi rendeletnek nincsen foganata, tudták annak az okát s azt is, hogy hiába fordulnának panaszkodni a prefektushoz. Hanem majd segítenek a dolgon *brevi manu*.

Egy szép reggelen fölkerekedett a falu minden ép kéz-láb embere: férfiak, asszonyok, apraja-nagyja mind — és lesbe álltak a csatorna-gát alá. Mikor aztán jött a gőzös, pillanat alatt eltorlaszolták útját szálfákkal s elfogták úgy a gőzhajót, mint az általa vontatott két dereglyét.

Perc alatt leütötték s vízbe dobálták az összes legénységet, a gőzöst s két sleppjét összezúzták, a rakományt s az egész postát vízbe hajigálták; a megmaradt rongusokat pedig ünnepiesen elégették!

Tán mondanom sem kell, hogy ettől a naptól fogva csakugyan nem jelent meg több gőzös a csatornán s a derék prefektusnak maig sem jutott eszébe, hogy a pingtyhüi merénylek után kutasson a mi valóban életrevaló tapintatra mutat.

Az ilyen s ehhez hasonló események azonban cseppet sem izgatják itt a lelkeket. Még csak nem is beszélnek róluk. Máról holnapra el is felejtik.

* * *

Csinking kiránduló helyei, a várostól egy pár mértföldnyire, kedves szórakozást nyújtanak az itteni kis európai kolóniának.

Az egyik pompás, csalitos völgy oldalán régi, most már csaknem rombadőlt buddhista kolostor van, melyhez másfél órai séta után érünk. Mielőtt a völgybe érne az utas, egy ódon kőkapu alatt kell elhaladnia, mely egy szintén elhagyott Buddha-templom mellett áll. Az itteni angolok e kaput «Marble arch»-nak nevezik, de hogy miért legyen ez «iv»-márvány, mikor csak prózai homokkőből való? azt a jó anglusok maguk se tudják.

Igen kedvelt kiránduló hely a «bungaló» is, mely buja növényzetű hegyek között, Csinkiangtól nyole kilométernyire van. Egyetlen nagy szobából álló épület, köröskörül verandákkal; magas, lombos fák körítik s vasárnapokonként ügyszólván az egész idegen-kolónia itt találkozik. Van aztán tennis- és golf-match, labdázás, torna- és céllövő verseny; a hölgyek által rögtönzött uzsonna minden nemzetek konyháját képviseli. Engem még a szerintük világhírű «hungarian goalash»-sal is megleptek; csakhogy ebből a másvilági gulyásból hiányzott a főcikk — a paprika. De hát nekem így is jó volt. A forma mellékes, csak a lényeg legyen — hús.

A bungaló-t környező erdőség kitűnő vadászó hely; a magasabb hegyeken különösen sok a vaddisznó. Néhányszor egy-egy vadásztársasággal én is résztvettem egy pár hajtóvadászaton s ilyenkor lőttem is egy-két pompás agyarast. De már a les-vadászatokon nem volt szerencsém. Ha én egyszer a lesen vagyok, miattam puffoghat a puska, csörgethet a vad... én bizony csak elalszom. Engemet nem vonz semmiféle vadász izgalom.

A csinkiangi új «Victoria-park» csak néhány év előtt rendszeresítettett, de már oly szép, hogy ez ma a város büszkesége. Gyönyörű platán és nidea-nyárfák ezüstös lombozata árnyalja a pompás alléeket; középen csinos zenepavillon s estenden az intelligens világ itt ad egymásnak rendez-vous-t. Nekem különösen kedves sétahelyem volt, mert a park tökéletes másolata a balatonalmádi gyönyörű parti Esplanadenak... a hol én kicsi gyerekkorom óta ott-hon voltam, s a hová a lelkem a föld túlsó oldaláról is visszaszáll... De hát mégsem Balaton-Almádi ez! Nem látom az Esplanade-on Kossuth és Petőfi fenséges szobrai...

Mikor egy-egy hadihajó vet itt horgonyt, akkor aztán egyik mulatság a másikat éri. Egyik nap a parti kolónia rendez valami bált a tengerész tiszteknek, másnap aztán azok adják gavallérosan vissza a kölcsönt a hajófedélzeten. Mesébe illő, gyönyörű az ilyen tündéri est az ezernyi színes villámcsillárral pompásan kivilágított hajó fődözetén, pompás hajózene intonálása mellett... akár az Ezeregyéjszakában!

A hosszú téli esték s az erős ködös napok unalmát a különféle nemzeti klubokban üzheti el vidám szórakozással az idegen; szóval csak az unatkozhatik Csinkiangban, a kinek a spleenje úgy kívánja.

Utrakészen a tibeti határ felé.

Bár a Csinkiangban töltött pár hó alatt nagyon megszerettem az itteni idegen kolónia kedves tagjait s patriarchalis kedves társaságukat, mégis örömmel vettem a kormányrendeletet, mely engem a birodalom túlsó nyugati határán, a Tibet alatti Szezsuan-tartomány Csunking nevű. Jang-ce-kiang-parti városában megnyitandó hajópostaszolgálat rendszeresítésére Csunkinba küldött.

Egyáltalán nem fáj a szívem a chingiangi búcsúkor; pedig ezerhatszáz mérföldnyi út állt előttem. Hiába! A tengerész-ember nem érzi jól magát sokáig egy helyen. Szokva van a világbarangolásokhoz; egykedvű, könnyűvérű bolygózsida a kerek földgömbnek.

Miközben szakácsom s az inas összezsomagolnák a különféle tengerészeti műszereket, térképeket, Kodak-fényképező gépet, ruha- és könyvtárt, melynek legértékesebb darabját, a Zilahi Ágnes-féle szakácskönyvet külön halálbüntetés terhe alatt bíztam a ferdeszemű konyhamester gondjaira: fölkerestem a tao-tájt, hogy tőle a felső Yang-tze-kiangra vonatkozó valamely khinai forrásművet vagy útleírást kérjek. A khinai polgármester úr rendkívül szívesen fogadott, alig győzte vállalkozásom nagyszerű voltát magasztalni, végre kezembe nyomott egy precíz kivitelű folyamtérképet a Yang-tze-kiangról, de kijelentette, hogy a felső Yang-tzéről sem a mandarinok, sem a nankingi tengerészeti akadémia még nem adtak ki szakleírást s ha mégis szükségesnek tartanám az út előtt való tájékoztatásomat, keressem meg a misszionáriusokat, a kik már jártak azon az istentelen Tai-ping vidéken.

Azonmód jártam az angol- s francia konzulátusokon lévő barátaimnál; azok is csak a hittérítőkhöz utasítottak. Meg is látogattam őket *sine ira et studio*, valláskülönbség

nélkül, — de ezek információja is csak odalyukadt ki: «Menj, és lásd magad!» Figyelmeztettek az ezernyi örvény-forgatag és zúgó vízesésekre, mikén át kellend törtetnem s óvtak a fanatikus vad határlakók idegengyűlöletétől. Megnyugtattam a derék szentatyákat, hogy jártam én már a kannibálok közt is, s hogy azok nem ettek meg engem, hát én se őket. Majd ott is csak kettőn áll a vásár...

* * *

A «Ngankin»-gőzös, melylyel Hankouig kellett mennem, 1905 augusztus 10-én este későn érkezett Csinkiangba. Zuho-gott a zápor, mintha sajtárból öntötték volna s míg embe-reim, a szakács meg az inas a podgyászt a gőzösre hozták, szerencsésen bőrig áztam.

Szépen kezdődik a multság! — gondolám magamban s mialatt szidtam a rongy időt, két cselédem örült mó-don vihogott-vigyorgott s ugrált körültem. Lehütöttem vidám izgalmukat egy-egy, a fejükre nyomott magyar barackkal s aztán tisztelegtem a hajóskapitánynak.

Az öreg angol captain, régi jó ismerősöm, nyomban megmagyarázta, hogy miért oly bomlott jókedvűek a cselé-deim. Hát a khíniaiak azt tartják, hogy «minden, a mi rossz-ul kezdődik — okvetlenül jó véget ér». Főleg szerencsés az az utas, kit az út elején zápor önt le.

Erre szükségesnek láttam a két barackot két üveg oil-beerrel kiengesztelni, a mitől aztán teljesen megbomlott a két ugráncsi szaktárs.

Másnap kora reggel a fedélzetre mentem; az idő még kegyetlenebb volt, mint előző este. A mint a fődött, esőtől-szélről egyaránt védett promenade-dockon sétálgatok, uram-fia! kivel találkozom?! Captain Knudson kollegám állt előt-tem, kivel évekkel ezelőtt Angliában ismerkedtem meg s kivel együtt is hajóztam pár óceáni úton át! A derék albionfi mindkét kezével tiszteleg, aztán nekem ugrik s következett akkora becéző édes ölelés, hogy a két mellkas csak úgy ropogott. Mert bizony, mikor az atlanti parto kon akkor elváltunk, egyikünk se gondolhatott arra, hogy valaha még a túlsó földgömbön, a vad Jang-ce-kiangon fogunk találkozni.

Mr. Kundson a «Ngankin» másodparancsnoka volt s az alsó Yang-tzét illetőleg sok hasznos utbaigazítással látott el azalatt a két és fél napi út alatt, míg együtt hajóztunk Hankouig.

Kilenc órákor reggel érkezünk Nankingba, a régi császár-városba. Utasaink nagyrésze, köztük a nankingi új amerikai konzul, itt kiszállt. A konzul, ki eddig a párisi amerikai nagykövetség titkára volt, egyenesen Parisból érkezett s miután a szajnaparti metropolis és Nanking látképe közt abnormis nagy különbség van, a finom izlésű derék yankee nem győzött eleget prüszögni és méltatlankodni a látottak miatt. Mondtam neki, hogy csak ne busúljon: fog még szebbet is látni, ha majd benn lesz a városban. Az amerikai konzulátus ugyanis Nanking ó-khínei városrészében van s a környezet egy ős-khínei városban szükségszerűleg sok kívánni valót hagy maga után.

Nanking nagy város. A valamikor egy milliós városnak ma mintegy 150,000 lakosa van. Ezek közt 160 európai s amerikai s az idegen kolónia többsége angol.

Az idegenek zömét persze itt is a misszionáriusok teszik. Nyolcféle keresztényfelekezet missziotelepeit tartják itt fenn s a rivális szentatyák száma 70. A vám- és postabranche-on húsz európai van alkalmazva, a többiek a diplomacia s a gyarmatkereskedő testület tagjai.

A tengerészeti vámház s a tisztek lakásai a városon kívül épült európai negyedben, a Jang-ce-kiang partján vannak s ott van a khínei főpostahivatal is, mely legújabban rendszeresített s oly mintaszerűleg működik, hogy már négy fiókpostahivatalt is állított föl a városban. A főpostagazgatót régebből ismerem. Végtelen kedves, derék lengyel ember s persze az ősi erényeknél fogva itt is érvényes a lengyel-magyar rokonszenv. Ezúttal — sajnos — nem látogathattam meg. Most Európában van egy évi szabadságon.

Az összes konzulátusok s a főbb kereskedői házak, raktárak s irodák mind a városban vannak s ezt az óriási emberi hangyabolyt leírni bizony fölösleges. Egyik khínei város ép oly rendszertelen zigzagos, kacat-tömeg, mint a másik s csak többé-kevésbé piszkosabbak.

Nanking nevezetességei az ősrégi császár-sirok a város déli részén s a város óriási bástyafala, mely Khina legerősebb város-erődítménye s vagy harminc kilométer hosszú. Itt székel az alkirály s egy egész serag mandarin, kik mind óriási pompában élnek, lévén Nanking igen gazdag város s így nagyon alkalmas terep a nép kiszípolozására. Egyetem is van Nankingban s egy haditengerészeti akadémia, a melynek tanárai kiváló európai tengerésztisztek.

Kiránduló helyei nincsenek Nankingnak s az új yankee-konzul hasztalan fogja itt keresni a Bois de Boulogne s a versaillesi parkok mását. A jó nankingiak tehát sokat unatkozhatnak még, amíg az itteni derék vámfőigazgató, Mr. Carl, ki nagy szakavatottságánál fogva a st.-louisi világkiállítás khinai osztályának feje volt s itt az idegen kolónia lelke: megépíti az általa már megkezdett városi parkot.

Milyen a Jang-ce gőzös?

Nankingnál egy hatalmas uszó pontonhoz kötöttünk ki s így hamarosan véget ért a ki- és berakodás. Másfél óra múlva már tovább is indultunk.

A parti ültetvények pompás panorámájában nem igen lehetett gyönyörködni, mert pocsék idő volt, szakadt az eső s erős északnyugati szél dühöngött. Felhasználtam az alkalmat a hajó berendezésének megtekintésére.

A Ngankin 16 év előtt épült Angolországban. Nagy, erős, 1800 tonnás hajó, kettős géppel s ugyancsak kettős csavarral, melylyel aztán le is győzi a Jang-ce hullámainak ellenrohamát. Sebessége 20 kilométer óránként.

A berendezés kifogástalan; első pillanatra meglátszik rajta a felülmúlhatatlan angol technika. Az európai utasok számára — kizárólag az intelligens osztályhoz tartozván azok — természetesen csak I. osztály van. A kabinok tágasak, az étterem és szalon fényesen s minden kényelemnek megfelelőleg vannak berendezve. Minden helyiségben pazar villamvilágítás s tekintettel az abnormis nyári hőségre, az összes helyiségei villamos ventillátorokkal szellőztethetők. E kabin-sorok után, jobbról a különféle műhelyek, balról a

hajóosztékok pompás kabinjai vannak. Ez összes helyiségek mind a felső fedélzeten épültek.

Az alsó földszinten, hátul, vannak a kínai utasok részére berendezett helyiségek s itt már I., II. és III. osztály van. A két első osztály még csak megjárja, hanem hogy a harmadik hely, melyen a szegény kuli-nép utazik, kényelmes vagy csak némileg is tiszta lenne, arról nem tudok egy jó szót mondani.

A kínai nép, melynek a tisztaságról abszolúte fogalma sincs, rövid idő alatt a legtisztább helyet is valóságos kloakává változtatja át s ezért a gyakorlott hajóépítők a harmadik osztályt az alsó földszet leghátsó részén helyezik el. Az ágyak (mondjuk: vackok) hat sorban, kettőnként egymás fölött vannak felállítva s számuk ötszáz. De nem 500, hanem sokszor 1000 ember is szorong itt egymás hátán, kor- és nemkülönbség nélkül.

Nem lehet pedig e valóban ázsiai állapoton segíteni, mert e III. osztályok, régi szokás szerint, üzérkedő kíniai vállalkozóknak vannak bérbe adva s ezek természetesen annyi szegény ördögöt préselnek azokba, a mennyit csak lehet. S ha már most tudjuk, hogy minden utas egy-egy nagy csomó kacatot is hoz magával, elképzelhető, hogy minő állapot lehet az ilyen «osztály»-ban?!

Az átható bűz, a piszok leírhatatlan! A folytonos pöködés, mely a kulik főmulatsága, s a ledobott mindenféle ételmaradékok oly sikossá teszik a padlót, hogy csak fogóztat járhat ott az ember. A kulik s némbereik nagyobb része folyton ópiumot pipál s ez az isteni élvezet oly irgalmatlanul undorító bűzt terjeszt, hogy hápogva-prüsszögve menekül e Pandora-szalomból minden jótélelkű európai. Minden út után a matrózok valóságos vízzuhattal öblítik tisztára a bestiális helyet, azonban az csak addig tart, míg abba a következő kuli-szállítmány be nem fészkei magát.

Hogy még az intelligensebb kínaiaknak is minő fogalmaik vannak a tisztaságról, annak meglepő bizonyosságát adták a «Tuckwo» mintagőzösnek első jang-cei utja alkalmával. Ez a hajó 1903-ban épült Angliában s két év előttette első útját Hankouba. Remek nagy gőzös s mintahajó-

nak készülvén, több milliónyi költséggel a legpompásabban rendeztetett be. A khinai I. osztályban is drágaművű villamcsillárok, gyönyörű selyemcsipke függönyök, mór szövésű pompás szőnyegek s a legdrágább majolika-mosdók s csiszolt kristály toillette-kancsók voltak. Öröm volt ezt az úszó paradicsomot látni.

Hanem ugyancsak csúful ütött ki a pompás «Tuckwo» első nászutazása! Mikor a hajó Hankouba ért: a csillárok összetörve-maszatolva: a hófehér selyemcsipke kárpitokon ezernyi zsiros kézjegy, a mórszőnyegek szivárványszín virágait összetaposott ételmaradékok fődtek s a drága majolika-lavoirok s kristályedények látható undok nyomát viselték annak, hogy nem mosdásra használták azokat.

Mikor a kapitány s a hajótisztek e vandalizmust meglátták, oly határtalan düh fogta el őket, hogy halálra keresték a ronda utasokat. Volt, a ki revolverrel utána lövöldözött a molón tovasiető passaséroknek.

A khinai nép piszek-voltát különben már régebbről ismertem. Valami nyolc évvel ezelőtt, mikor a triest—jokohamai vonalat járó «Marquis Bacquehem» Lloyd-gőzös második tisztje voltam, Penang szigetén mintegy 1200, a Sunda-szigetokről hazatérő khinai kulit vettünk fel a hajóra, hogy azokat Hongkongba szállítsuk. Valamennyit nem tudtuk elhelyezni a fedélzetközön s így ötszáz kulit a födözet alatti első emelet raktáraiban szállásoltunk el. Mikor reggelenként néhány matrónak le kellett szállani e pestises gyeheennába, hogy a tisztogatást megkísértsék, a hajóorvos karbolos vattát kötött mindeniknek az orra alá, hogy a fojtó büztől el ne ájuljanak. Mikor tíz nap múlva a kulik Hongkongban partra szálltak, 10—15 centiméter magas piszkot hagytak maguk után s a matrónok csak az erős sugárú tűzoltó fecskendőkkel voltak képesek az Augiász-istállót valahogy rendbehozni. Emlékük büze azonban még két hét múlva is finto-ritotta orrunkat.

Zárom e témát, nehogy a szíves olvasó tengeri betegséget kapjon. Menjünk tehát föl a födözetre. Itt a legfelső fedélzet, az úgynevezett *commandeur-dock*, a hajó aljától számítva a negyedik emelet. Elöl van a parancsnoki híd,

tágas szép terras; mögötte a nagy kormányház a delejtű-bussolával s a khinai pilot (hajókalauz) fülkéje. Az európai pilot lakása a tisztek kabinsorában van.

E helytől kezdve egész a hajófarig, szabad sétatér az egész fedélzet s az utasoknak valóban minden komfortot nyújt ez a nagyarányú hajó-esplanade. A hajóoldalakról, hatalmas vasdaruk csigakötélzetén lóg a víz fölött a négy nagy mentőcsolnak s a két gig, teljesen felszerelve, minden pillanatban készen arra, hogy az első vészjelre vizrebocsátassanak.

A hajólegénység, a matrózok és fűtők természetesen khinaiak s csak a kapitány és három tiszt, négy gépész s a főkalauz európaiak. Az őrség-szolgálat itt lényegesen különbözik a tengeri szolgálattól. A tisztek és őrségeik itt nem négy-, de hat óránként váltják egymást s folyton egy-egy pilot van melléjük beosztva. Nappal a khinai s éjjel az európai főkalauz tart őrséget, ki különben elsősorban felelős a hajó vezetéséért. A parancsnok csak akkor megy a parancsnoki hídra, mikor kikötőbe ér, vagy abból kiindul a gőzös, máskor nem is látni. Haj bizony, nincs jobb dolguk az indiai maharadzsáknak!

Délután kissé kitisztult. Az eső elállott, de a nap, bár-hogy erőlködött is, nem bírt kibújni az ólomszürke felhőkárpit alól. Az idő meglehetősen hűvös, noha nyár derekán vagyunk, de hát annak csak örültünk a hetekig tartó tik-kasztó hőség után.

Négy órakor Vu-huba értünk. Ez a Jang-ce-kiangon a harmadik nagyobb kikötő s forgalma, különösen a rizs-évad alatt igen jelentékeny. A folyami hajókon kívül sokszor harminc nagy, óceánjáró gőzös is horgonyoz a kikötőben. Most is 16 nagy tengeri gőzös rakodott itt s nagy volt a sürgés-forgás az egész kikötőben. A város lakosságának száma 85,000.

A folyami hajók itt is rendes pontonok- vagy «hulk»-okhoz kötnek ki; ezek azonban nincsenek a parthoz áthidalva. A távoli partot innen nem is látni az ezer meg ezer tutajtól, melyek mérföldnyi széles sávban borítják itt el a tengerszéles folyamot. A közép Jang-céről leusztatott

tutajok ugyanis kivétel nélkül itt kötnek ki s itt is adatnak el. Tulajdonosaik aztán, szép vagyonnal zsebükben, gőzhajón utaznak vissza szülőföldjükre.

A misszionariusokon kívül, mindössze 20 európai s yankee lakik Vu-huban. «Settlement» vagyis idegen városrész itt nincs s az európaiak kénytelenek a piszkos khinai városban lakni. Az egyedüli tisztességes, európai formájú ház a vámigazgatóé; a többi vámtisztek khinai házakban vannak elszállásolva. Úgy élnek itt e jó emberek, mint a számkivetettek s menekül e piszokfészekből mind, a ki csak teheti.

Egy órai veszteglés után tovaindultunk s éjjeli 12 órakor Ta-tung előtt vetett horgonyt a gőzös. Ez csak afféle megállóhelye a hajónak, minő a nagy kikötők között hét-nyolc helyen is van. Nappal nem is áll meg itt a hajó, nem is vet horgonyt, hanem csak egy harmad gőzzel dolgozik az ár ellen, minek következtében mindig egy helyben marad. Ekkor a part felől nagy bárka törtet a hajóhoz s melléje köti magát. A kiszálló khinai utasok most egymáson keresztül taposva-ugrálva, hanyatthomlok bukfenceznek le a dereglyébe, utánuk repülnek a bugyrok, kosarak, kacatok s mikor már semmi kidobni való nincs, a bárka elereszti magát, az őrtiszt jelentést tesz a kapitánynak s a gőzös teljes erővel tovaindul.

Ha azonban éjjel érkezik ily megállóhelyhez a gőzös, akkor horgonyt vet s az előbbi jelenet ismétlődik. Persze, az ily helyeken kiszállók mind khinaiak s ha néhanapján mégis idejő egy-egy európai, azt már — előrevaló jelzés után — külön csolnakkal várják az ottani európaiak.

Ta-tungban mindössze két európai van: egy posta- s egy vámtiszt, s e két számüzött lélek valódi testvéri szeretettel csügg egymáson. Dolguk persze nem sok van s így ösfoglalkozást üznek. A nap legnagyobb részét halászáttal, vadászattal töltik el, estenden aztán főznek, sütnek, esznek-isznak s atléták lévén, sziesztakép nagy szívesen vagdossák egymást a földhöz. Havonként egy-egy napra lerándulnak Vuhuba, hogy fehérarcú embert lássanak s aztán visszatérnek csendes Ördögszigetükre, melyet már úgy megszoktak, hogy — incredibile, ma pur vero! — nem is kíván-

koznak már el onnan. Tökéletes ős boldogságuknak csak egy hja van — a feleség! Hát persze . . . persze . . .

* * *

Reggel hét órakor Ngankin, An-hui tartomány fővárosa előtt vetettünk horgonyt. Ismét fertelmes idő volt; zuhogott a zápor, szürke ködbe borult az egész vidék, de azért egy órán át barangoltam a jókorára kiterjedt városban, mely 500,000 lakost számlál. Európai kereskedő vagy tiszt nincs itt egy se; hittérítő azonban van itt is. Még a tengerészeti vámnak nincs itt hivatala, oly csekély e nagy város kereskedelmi forgalma. Nincs is mit feljegyezni Ngankinról egyéb, mint a város háztömegeiből magasán felnyuló ősrégi hatalmas pagoda, mely állítólag kétezer év előtt épült. Remek alkotás s oly tömör, szilárd ma is, hogy bátran kipróbálhat még egy-két ezer évet.

Nyolc órakor felvontuk a horgonyokat s tovább indulunk az innen hetven tengeri mérföldnyire fekvő Kiu-kiangba, mely 55,000 lakossal bír. Ez utunk alatt kitisztult az idő; az eső elállott s kiragyogott a nap. Délben már ismét oly rekkenő hőség volt, hogy a fehér vászon hajósruhát is alig tűrhette az ember s különösen a kabinokban oly meleg volt, hogy a szellőző ventilátorok nélkül percig sem lehetett azokban maradni.

Dél felé rohan hozzám inasom, ki a harmadosztályban volt szálláson s rettenetesen böge panaszolja, hogy míg 10 percig a fődözetben volt, ellopták az összes holmiját. Rögtön hívtam a compradore-t *) s vele együtt lementem a kulik büzodujába. Tudtam előre, hogy a tolvajt nem fogjuk meg, de azt hittem, hogy a holmikra mégis ráakadunk. Átkutattuk az összes kulitanyákat, felforgattunk minden bútort, lomot, hasztalan! A holmi szörén-lában elveszett.

Lementünk a raktárakba is; a holmi ott sem volt, de nagy meglepetésemre az árubálok garmadáin egy egész sereg kulit láttam, a kik ott heverésztek a rakományt fedő szalma

*) A rakományra felügyelő khinai. A compradore-ok ez üzleten rendszerint meggazdagodnak.

és gyékények között. Szívták az ópiumot s a kis olajlámpa, melynél apró pipáikat minduntalan meggyújtogatták, oda volt állítva a szalma közzé. A compradore sietett felvilágosítani, hogy neki jussa van a rakományon kívül annyi utast is fogadni, a hányat csak elhelyezhet s e célra a raktárt is felhasználja. Hogy a hajó így minden pillanatban kigyuladhat, uramfia! mi gondja arra a derek compradore-nak? Nem hiába kinézer ő!

Hajóégés.

A khinaiak ily határtalan könnyelműsége már számos tűzvészt idézett elő. Így három év előtt Vu-hu mellett égett el egy nagy Jang-ce gőzös s a múlt évben, 1905 tavaszán, Csinkiangtól nem messze, Tungcsaunál gyulladt ki éjjel a Juanvő-gőzös s e tűzvésznél több száz ember lelte halálát.

Egy magyar ember is utazott akkor e szerencsétlen gőzösről: Komor Pál úr, a sanghai-i Kuhn és Komor cégű magyar áruház főnöke, ki előzőleg tíz napon át, az én szívesen látott vendégem volt Cinkiangban. Délután 5 órakor szállt a Juan-vő-ra, hová számos jó ismerőseivel én is elkisértem.

Napok óta fellegetes, borus idő volt s a hogy lehúnyt a nap, szurok-sötétség vette körül a Jang-ce-kiangon továbbdübörgő «Juan-vő-t. Az őrtiszt — miután az utasok lepihentek — a kormányhídon folyton éber figyelemmel kísérte a hajó minden mozdulatát.

Egyszerre csak azt veszi észre a tiszt, hogy hatalmas füstoszlop emelkedik ki a hajó elő részéből. Rögtön megadja az alarme-jelt, az összes legénység pillanat alatt a tűzoltótömlőkhöz rohan s valóságos vízpuhatagot áraszt a tűz fészkeire. Tíz percnyi megfeszített munka után azonban bizonyossá vált, hogy immár az összes alsó raktárak égnek s a hajó menthetetlen. A tiszték s legénység leeresztették a mentőladikokat a vízre s abba először a nőket s gyermekeket helyezték el.

Komor úr, ki mindaddig az igazak álmát aludta, a kétségbeesett halálordításra fölriadt s természetesen a földözetre sietett. Ott látnia kellett, hogy a mentőcsónakok, noha

zsúfolásig megtömettek, az utasoknak alig egynegyedét menthetik meg; több száz ember pedig menthetetlenül a hajóval fog elpusztulni. Még egyszer leszállt kabinjába, hol már a füst majdnem megfojtotta s éji pongyolájára felöltvén az esőköpenyt, felragadta a Kodakot s ismét kirohant a födözetre.

Itt egymást taposták, lökdösték a rémülten orditozó szegény kulik. Egymásután vetették magukat a vízbe s egymásután tűntek el az árban. A kik az árbocokra s azok kötélhágcsóira menekültek, azok a láng, füst és hőségtől ájultan, tömegesen hullottak le az alattuk dülő tűzkráterbe, a rémesen bevilágított óriási folyam tele volt fuldokló, föl-s lebukó jajgató alakokkal . . . Az utolsók, kik a szerencsétlen hajót egy, csak néhány személyre való kicsike gigen elhagyták: a parancsnok, a tisztek s Komor úr, az egyetlen európai utas voltak. A menekvés végső pillanatában majdnem szerencsétlenül járt derék honfitársunk. A mint a hajóoldalon lógó kötélén leereszkednék a gigbe, egy hullámtorlat félredobta a kis ladikot s Komor úr a vízbe merült. De nem vesztette el sem a lélekjelenlétét, sem a Kodakot, hanem ismét fellebb mászott a kötélén, mire a hajóstisztek a gigbe emelték s csakhamar partra értek véle.

Brutális, hideg szél fújt s jó hazánkfia, kinek még a negligéje is átázott a Jang-ce hullámaiban, ugyancsak fázott a szellős esőköpenyben. De azért csakhamar felriadt benne a műkedvelő-fényképész szenvedélye. Fölnyitotta hermetice-záró Kodakját . . . Klapp! . . . s az égő hajó borzalmas látványa meg volt örökitve. Nincs ennél rosszabban sikerült, de annál drágább képe a Komor-albumnak . . .

Három óra hosszant passogott Komor úr a partokon, míg egy német gőzös dohogott előre s őt észre vette. A hajóparancsnok aztán kölcsönzött neki egy pár ruhadarabot s cipőket s e felemás nautikus kosztümben aztán kinos feltűnést keltett Sanghaiban, mikor a rávárakozók nagy gaudiumára ott kiszállt.

Hogy mi okozta a «Juan-vo» katasztrófáját, az sohasem derült ki; hanem én, hogy a «Ngankin» raktárainak titkára rányitottam, körülbelül sejtem.

Délben Ma-tang mellett hajózunk el, mely a folyam jobb partján fekszik. A felfelé törekvő hajók mindig a folyam partjai mellett haladnak, hol a víz sodra nem oly erős, mint a középén s így a hajóról a vidéket s a parti életet jól meg lehet figyelni.

Nagy szántóföldek, rizstáblák váltakoznak a lapályosb helyeken, majd — egy erdőkoszorúzza virágos dombtetőn — kockakövekből épült gyönyörű ősbuddhista templomot s kolostort pillantunk még.

A folyam itt még mindig ezer méternél szélesebb s közvetlen partjait magas szárú, buja nádasok szegélyzik. E nádasok összes öbleiben ugyancsak friss élet pezsg. Mindenütt apró halászladikokon, egész raj halász próbálja szerencsését horoggal és vetőhálókka s ezektől néhány késért több kilónyi pompás ízű halat vásárlunk. Föl- és lefelé számos vitorlás dzsunk törtet a folyamon; majd egy fürge helyi gőzös dohog el mellettünk, szintén a mi célunk, Kinkiang irányában.

Az alsó Jang-ce látványosságai.

Délután» a Little orphan» (árvácska) nevű sziklasziget mellett hajózunk el, mely valóban csodás természeti látványosság.

Háromszáz méter magasságú, rendkívül meredek, cukorsüvegalakú sziklaszigetecske ez, melynek nyugati oldalán, a hegy félmagasságban, ódon Buddha-templom és kolostor áll, a sziklakúp tetején gyönyörű gloriettel.

Idylli, megragadó szép kép. A folyamról nézve, nem tudjuk elképzelni, hogy miként lehetett e roppant meredek sziklaoldalhoz odaragasztani az épületeket, hogyan lehetett a kő- és faanyagokat odavinni? S csak ha némileg megkerültük a «little-orphant», veszünk észre egy, a sziklafalba vágott keskeny, meredek szerpentin-lépcsőt, mely a vizről fel a kolostorig vezet! Mesébe illő alkotás ez s a bizarr, vadregényes «little-orphan» bizonyára egyike a leg-ritkább természeti látványosságoknak!

Kiukiangba este 6 órakor értünk s hajónk a parti vas-ponton mellett kötött ki, melyet valóságos nagy hajóraj vett körül, köztük egy angol s egy német ágyúnaszád. Az idegen városrész, a «Settlement» s a parkszerűen befásított parti esplanade szinte kíváncsossá teszik a különben is szegényes fekvésű szép helyet, melynek kereskedelmi forgalma is meg-lehetősen élénk.

Az európai kolónia száz és néhány főből áll s java-részét a tengerészeti vám hivatalnokai teszik ki.

A város forgalmát s illetőleg fővonzóerejét nyaranta Kuling nyaralóhely teszi. mely a város mögött hét év előtt épült meg s máris rendkívüli látogatottságnak örvend. Hordszéken négy óra alatt tehető meg az út oda Kiukiang-ból. Az előkelő, gazdag kínaiak s a közellakó európaiak ide-sereglenek a nyári hőség elől a birodalom minden részéből s a Kuling melletti hűs, árnyas őserdő-pagonyokban mind több villa, kéjlak épült. Ez idén, a mint az itt hajónkra szállt s Kulingból jött utasaink beszéltek, ezernél több nya-raló volt ott s nem győzték eléggé dicsérni Kuling vad-regényes természeti szépségeit. Csak persze pénz kell hozzá, minél több; mert a kínai szállótulajdonosok még jóval falán-kabbak, mint az európai fürdők alligátorai.

Vacsora alatt megismerkedtem kulingi utasainkkal; ve-lem szemben egy hosszú szakállú kövér bácsi ült. Én hit-térítőnek néztem. Mikor legyűrte az utolsó beaf-et, azt kér-deztem tőle. járt-e valaha a tibeti határon? mivelhogy én odamegyek.

Az öreg úr nagy, lapos szemeivel végigmért tetőtől-talpig, fölhajtott egy üveg portert s azt mondta: «Ki fogja bírni!»

Aztán elmondta türöl-fokra az egész felső-folyamvidék-nek, Csunkingnak s a tibethatári nagy Szecsuan-tartomány-nak egész geográfiáját, flóráját, faunáját, akkora precizitással, hogy alig győztem bepakolni a memóriámba. Hej, mégis csak derék emberek ezek a hittérítők!

Csupa hálából rágyújtottam valami dogmatikus vitat-kozássra. Az öreg úr fel se vette; megszokhatta rég. Érveimre ellenérvekkel felelt. A bölcselmi veszekedés láthatólag jól

esett neki, mert minden egyes támadást nagymennyiségű porterrel fejezett be.

Mikor nyugodni tértünk, atyai áldását kértem. Szépen meg is áldott s aztán bemutatta magát, hogy ő a hankoui vámfőigazgató!

Kétszer jártam körül a világot, de így még nem főzte le a lavateri tudományomat egy finansdirektor sem...

* * *

Az éj folyamán kitisztult az idő teljesen; reggel 7 órakor már erősen sütött a nap s csakhamar olyan volt a hőség, hogy szinte elszédítette az embert.

Mindközelebb törtetünk Hankou felé. A Jang-ce-kiang még itt is, 750 kilométernyire a tengertől, egy kilométernél szélesebb; a part már nem sziklás; lapályos, szépen művelt óriás rizstáblák szegélyzik, a közvetlen keretet itt-ott nádasok alkotják.

A folyam közepén egy hajóárbo c csúcsa meredez ki az árból. Nagy dzsunka-hajó sülyedt itt el s a hajótest mindaddig marad a víz alatt, míg az áradás lezajlik. Akkor majd emelő darukkal ismét vízszinre hozzák s kellő dockoltatás után flottá teszik.

A folyam egyharmad szélességben s mérföldnyi hosszúságban egészen fekete itt. Százezernyi bivaly-csorda sziesztáz a folyam árjában, nyakig a hús vízbe merülve, mozdulatlanul. Gőzgépeink erős zakatolása egyáltalán nem izgatja őket; legfeljebb egyet-egyet prüsszentenek az új vízi-cultus láttán.

Déli 12 órakor értünk Hankou láttávolába, de beletelt még másfél óra, mire a rengeteg nagy kikötő vas-pontonjához kikötöttünk.

Sanghai felől jövet, a kikötő s a város remekszép panorámát nyújt. A révben több ezer nagy dzsunk horgonyoz, közte számos gőzös. Különféle kicsi helyi gőzhajó rohan erre-arra, ki- és bevontatva az árukkal terhelt nagy uszályokat. Szinte nehéz elképzelni, hogy e nyüzsgő hajólabirinton át mint képes valamely gőzös a parthoz vergődni? A mi pilotunk azonban értette a dolgát s 2 órakor a partnál voltunk.

Utam első része véget ért.

Hankau.

Az alsó Jang-ce-kiang legnagyobb s legvirágzóbb városa. Kiterjedésre, a lakossága számára (850,000) nézve körülbelül egyforma Budapesttel, persze a nélkül, hogy a magyar főváros világhíres szépségével csak távolról is összehasonlíttathatnék.

Hanem kereskedelmi forgalma óriási s e tekintetben már tútesz a mi szemünkfényén. Mert a tea-kereskedelemnek Hankou a világmetropolisa.

A tea-evad alatt ezer meg ezer tonna tea szállítatik innen a föld mind az öt világrészébe; ilyenkor itt vannak a világ minden nagy gyarmatáruházának képviselői, képviselvén a föld minden nemzetét s fizetve itt milliárdnyi vagyont a legdrágább fogyasztási cikkért.

Háromezer európai s yankee lakja Hankout; az általuk bírt Settlement, márványoszlopos, arkádos palotasoraival, valóban mintaszerű; a négy kilométer hosszú Esplanade pedig valósággal unicum. Persze kár, hogy a milliókba került remek parti kultusz hátterét itt is az ódon, tisztaságment kínai városrész teszi; dehát ezen segíteni épen nem lehet.

Ötféle koncesszió van itt: az angol, német, belga, orosz s a francia — s ezek csín, ízlés, szépség s tisztaság dolgában egymást mulják fölül. A koncessziók mögött van az óriási kiterjedésű vasuti állomás, melyet — miként az innen Pekingig vezető egész vasutvonalat — kizárólag európaiak kezelnek. E vonal most készült el s befejező munkálatai 1906 őszén értek véget.

Hat napig tartózkodtam a teaparadicsomban, mert a «Tung-ting» gőzhajó, melylyel innen Ieangig kellett hajóznom, csak ekkor indulhatott el. Hotelbe szálltam, de csak 24 óráig élveztem a szárazföldi patkányörömeit, mert érkezésemről hirt vett Mr. Spind a «Tung-ting» kapitánya, ki fölkeresett a hotelben s kiásott a rég élvezett tollvándorgarmadából. Unszolt, hogy addig is, míg tova indulnánk a legsötétebb kinézer világba, költözzem a «Tung-ting»-ra;

addig kölcsönbe kicserélhetjük a Magyarországról és Felső-Khináról való ismereteinket. Nos, a békát nem kell karonfogva nógatni a vízhez. Egy óra múlva a «Tung-ting»-on voltam.

Rémes, hőséges napok következtek. A hajó vasburkolata csak úgy izzott s ha a matrózokkal leöntettük a födözetet, pillanat alatt pára lett a vízből s forró-száraz volt ismét a padozat. Azt cselekedtük Spind úrral, hogy a tisztí fürdőkabinban egy-egy kádba ültünk nyakig s aztán cigarettázva el-eldisputáltunk mindenféle geo- és ethnográfiai témákon. Ha aztán valamin összekaptunk, nagyszerűen összelocsoltuk egymást.

Égő dzsunkok a folyamon.

A második nap éjjelen 12 óra tájban arra ébredtem fel kabinomban, hogy a hajóharang riadtan kongatta a tűzi vészjelt, az őrtiszt vészsípja veszettül rikoltott; a födözetten ide-oda futó matrózok dobaját hallom. Kajüttöm gömbablakán át, a folyam felőli oldalról világít az átható fény. All right! Nem mi égünk, hanem valami balsorsú kollega.

A fődélzetről aztán láttam, hogy egy óriási khinai dzsunk lobogó, magasra csapó lángokkal égve, óriási füstgomolyt terpesztve, jó rohanva felülről a folyamparti negyedében, egyenesen a kikötői hajórajnak!

Egész sereg kisebb-nagyobb jármű sietett már eleje — körülte — hogy valahogy pórázra kapják s kivontassák a folyam közepére, a szabad vízre... Hasztalan! Az égő pokol feltartóztathatlanul jött közelebb és közelebb felénk. Az egész hajó rakománya petroleum volt!

Összes mentőladikjainkat a gőzös vízfelőli oldalához erősítettük, hogy ezekkel fogjuk fel az esetleg hozzánk csapódó égő hajót; szerencsére nem mi, hanem az utánunk következő gőzös kapta meg a tűzcsókot, mert az égő dzsunka a vasponton s e gőzös közzé furakodott. E válságos pillanatban azonban egy apró vontató gőzös rohant melléje a folyamközépről, melyet egy derék yan-

kee-hadnagy vezetett s perc alatt pórázra fogva az égő hajót, lementette arról az embereket s vitte vissza az égő kolosszust a folyam közepére. Ott eleresztette — Farewell!

Eleresztette pedig azért, mert felülről ismét két újabb égő hajó közeledett s most ezeket kellett a kikötőtől távol tartania. Erre azonban nem volt szükség, mert a hajók a folyam közepén úsztak s így a vontató life-boat csak ministránsképpen kísérte őket egy darabig, míg a kikötő veszélyen kívül volt.

Másnap aztán megtudtuk a tűzkatasztrófa részleteit. A Han folyón, amely Hankou fölött torkollik a Jang-ce-kiangba, s Belső-Khina egyik legfőbb forgalmi ere — százezernyi dzsunk kikötője — kigyuladt egy petróleumos hajó s a tűz oly rohamosan harapózott el, hogy rövid idő alatt hatvannál több hajó állt lángokban s a partra is kicsapott a pusztító elem úgy, hogy háromszáznál több ház égett el. Ebből a gyeheenna-tűzből próbált kimenekülni a felénk úszott három dzsunk, de már magukkal hozták valahogy a zsarátnokot s a khinai Szent Flórián bizony nem segített rajtuk.

Hogy hány nyomorult ember esett a tűzvész áldozatául, nem lehetett megtudni. Khinában nem is igen kutatják ezt. Volt — nincs! A ki pedig belepusztult, az épen nem panaszkodik senkire.

Bizonyos csak az, hogy a kigyuladt hajó az amerikai «Standard Oil Co.»-társaság tulajdona volt s így az idegen-gyűlölet cremje egy darabig, változatosság kedvéért, yankeebarátaink ellen fog fordulni, a mi azonban egyáltalán nem fog ártani hárompróbás, kedves egészségüknek . . .

Még két keserves napon át gyötrődtünk itt a pokoli hőségben, mely egyik délután 40 Celsius-fokra emelkedett! A kapitány erre elhatározta, hogy éjjel tovaindulunk. Az utolsó órában egy európai utasunk is akadt, az icsangi postafőnök.

Pontban éjfélkor felvontuk a horgonyokat s elindultunk Istennek nevében.

Hankoutól Icsangig.

A felső Jang-ce-kiangra e napokban óriási felhőszakadások csaptak le s a roppant víztömeg úgy megduzzasztotta az amúgy is áradásban lévő folyamat, hogy az több helyen kicsapott medréből s száz mértföldnyi területeket elborított iszapos árával.

Az emelkedő áradatnak Hankounál is nyoma volt már; mert elindulásunkkor a rendes vízszint zérus-foka fölött már 13 méternyire dagadt az ár, melynek sebessége a folyam közepén 15 kilométer volt óránként! Captain Spind megjósolta, hogy késedelmes, küzdelmes utazásunk lesz s igaza is volt, mert a rendes hajójárat Icsangba csak 50 órát vesz igénybe s mi netto három nap alatt értünk oda. Bár folyton partközelsben hajóztunk, hol nem teljesen erős a víz sodra, mégis alig-alig haladtunk valamit; egy helyen még épen három óra hosszat vergődtünk egy helyben, noha a gőzgépek teljes erővel dolgoztak.

Az első napon szép időnk volt. Erősen tűzött a nap, de a hőség távolról sem volt oly tikkasztó, mint Hankouban. A partvidék, a lapályosb részekben teljesen víz alatt állott s óriási nagy tóhoz hasonlított. Az áradat a magas partokat itt-ott áthágta, a legtöbb helyen a gátak csak mintegy félméternyire látszottak ki a vízből. E magas vízniveauról messze beláthattuk az elárasztott vidékeket, míg rendes alacsony vízálláskor a gőzösök parancsnoki hidjáról sem lehet túllátni a gátakon.

A féktelen folyamáradat pedig folyton-folyvást sodorja lefelé pusztítása roncsait. Gerendák, háztetők, sőt egész faházak úsznak el mellettünk, itt-ott egy emberi holttest vagy állati cadaver puffadt tömege libeg lefelé. Délután három órakor két koporsó úszott épen hajónk felé s hogy gépcsavarjaink össze ne zúzzák, csákllyákkal toltuk el a hajóorr elől. Valószínűleg valamely lejtős temetőből mosta ki ezeket a felhőszakadás rohama.

Egy hóval ezelőtt, augusztus végén, mikor Sanghai vidékére typhon-orkán csapott le s aztán felhőszakadás áraszt-

totta el úgy a várost mint környékét, Vossungnál több száz koporsót sodort ki az ár az ottani temetőből s úsztatta le a tengerbe.

* * *

Délután négy órakor Sin-ti falucska mellett hajóztunk el. A part végtől-végig tele van az összeomlott házak roncsaival; rombolás, pusztulás, a meddig szem ellát.

Másnap este 10 órakor Jocsau város mellett vetettünk horgonyt. Itt tengerészeti vámhivatal is van s ennek egyik tisztviselője számos megrendítő részletet beszélt el nekem az árvíz katasztrófáról.

Jocsan a Tung-ting tó partján van, mely tó a Jang-ce-kianggal három kilométer széles csatorna által van összekötve. A tó tulsó partján kis városka áll, Changsa, mely Hunan tartomány fővárosa, hol a mult évben rendszerezítették a vámhivatalt, melynek igazgatója egy derék japáni.

Jocsan a szúnyogok Eldorádója. E kellemetlen apró állatok milliárdnyi rajokban tanyáznak itt s emberek-állatok valósággal állandó harcot vívnak e kínzó moszkítókkal. A kabinomat véletlenül nyitva hagytam s mire vagy húsz perc múlva visszatértem, csak úgy feketéllett ott minden az ezerféle fajtájú és nagyságú moszkítóktól. Mire elindultunk, az egész hajólegénység arca, keze össze volt marva, dagadva.

Itt is a víz alá volt borítva az egész vidék s a város is. A holdas éjben jól lehetett látni a víz csillámlását a ház-sorok között.

Sasi város alá reggeli hat órakor értünk. E nagy város is, melynek 75,000 lakosa van, el volt öntve s a házak legnagyobb része romokban hevert. Még legjobban járt az itt lakó három európai vámtiszt. Miután az új vámbáz még csak most van épülőfélben, e vámtisztek — már négy év óta! — egy lakóházzá átalakított nagy dzsunka-hajón laknak, mely állandóan horgonyon áll a Jang-ce folyamon. Így az árvíz egyáltalán nem ártott nekik, míg a város szegény lakosságát éjjel lepvén meg a felhőszakadás, ezrével fuladtak az árba menthetetlenül.

A rettentő házdüledéket látni — irtózat. A megmenekült

nép a dombosabb részeken kucorog s küzd az éhínséggel, míg a kormány majd tán ide is juttat egy kis segítséget. De mikor lesz az? Ezerfelé kell most a tao-taiknak segítyt vinni, küldeni! A városban most is ötlábnyi magas a víz s az azt környező gyönyörű rizsföldeket is magasan borítja a piszkos, sárga árvíz. Az egyik vámtiszt beszélte, hogy tegnap az áradat több száz megfuladt szarvast, őzet és vaddisznót sodort a városba a közeli erdőségekből s persze, az éhes menekültek siettek azokat félnyersen fölemészteni. Hogy mily messzire terjedt az áradat, mutatja az, hogy az itteni vámtisztek vitorlás csolnakon hajóztak be az áron a belföldön tíz kilométernyire fekvő Kua-csau városba, mely szintén víz alatt van. Itt hallottuk, hogy maga Icsang város is, gőzhajónk végső kikötője is elborított az áradat által s hogy ott is sok ezer ember pusztult el.

Sasin túl a partvidék egészen megváltozik. Nincsen többé síkság, szántóföld s mintegy 30 mértföldnyire a várostól, már 1000 lábnyi magas hegláncok képezik a Jang-ce partjait. A délelőtti folyamán szitálni kezdett az eső, az északi szél is föltámadt s egyszerre hűvös lett. Én azért fehér ruhában maradtam a parancsnoki-hidon egész estig, de fel is szedtem akkora náthát, hogy a baritonom tökéletes fagottá változott.

* * *

Másnap délután egy órakor Lo-tz mellett, hol a folyam hirtelen északra kanyarodik, csaknem pórul jártunk. Az áramlat az ilyen fordulatoknál rendkívül erős sodrású és egyenlőtlen is. Hol ide, hol oda szalad s a kormányzás csaknem lehetetlen.

A mi gőzösünket is elkapta ily orvúl támadó sodrás s vitte 45 szög alatt egyenesen a sziklák felé! A válságos pillanatban, az őrtiszttel magam is odaugrottam a horgonybordra s pillanat alatt készenlétbe helyeztük a két horgonyt a lebocsátásra, de a jó Isten velünk volt s nem volt erre szükség! A parancsnoknak sikerült egy merész, de pompás fogással a gőzöst a forgatagból kivezetni.

Ha a horgonyokat ki kellett volna vetnünk, tudtam, hogy az esetben is elvesztjük a hajót, mert a hajófar okvet-

lenül odacsapódott volna a sziklákhoz, de legalább időt nyertünk volna s nem sülyed vala el nyomban a hajó, mintha egész testével a sziklafalhoz dobott volna. E feltevésemben a parancsnok s az egész tisztikar osztozott ... No de hát túlestünk rajta!

Icsang alatt tíz mérföldnyire van az első sziklaszoros a Jang-ce-kiangon. A neve Hu-ja-hszia (tigrisfő). A Jang-ce-kiang, a tibeti, illetőleg a Szecsuan-fensíkről jöve, e sziklaszoroson át tör magának utoljára utat a nagy khinai alföldre.

A szoros maga közel négy kilométer hosszú s 800 méternyi széles. A sziklafalak 2000—2500 méter magasak s ez egyik, megmászatlanak látszó meredek hegy csúcsán, nagy buddhista templom áll.

Az amúgy is megáradt folyam most oly rettentő erővel zajlott e szorosban, hogy csak hüvelykenként tudtunk előre haladni; egy helyen meg éppen, hol különösen erős volt a sodrás, három óra hosszat vergődtünk egy helyben, bár a gőzgépek megfeszített erővel dolgoztak az áradat ellen. Végre a baloldalon próbáltunk szerencsét s itt nagy küzködéssel átvergődtünk a szoroson.

Éjjeli 12 órakor, szakadó zápor közepett vetettünk horgonyt Icsang alatt.

Fele úton vagyok, de már vége a kényelmes gőzhajózásnak! Ezutáni sorsom az evező, vitorla s a vontató-kötélhez van kötve ...

Icsang árvízben.

Borongó reggelre ébredtünk. Az eső ugyan elállott, de minden percben leszakadással fenyegetett. Ám azért reggeli után partra szállottam, hogy felkeressem Frederking urat, a német konzulátus ügyvivőjét, ki — útamról értesülve — már előzőleg meghívott, hogy icsangi időzésem alatt hozzá szálljak.

A nagy árvíz tényleg Icsangot is elborította s nagy részben el is pusztította. Most már apadóban volt a víz s a parti esplanade-ot csak féllábnyira fődte el; a városban azonban mély víz hullámozott még. Csónakkal a konzulátus

épületéhez hajóztam s ennek egyik földszinti ablakán át jutottam a házba.

Ez a kétemeletes épület hatalmas töltésen épült s az esplanade-ról bástyaszerű kiugrást alkot. Télen át, vagy mikor alacsony a Jang-ce vízállása, ez a töltés szárazon marad, vagy csak mintegy félméternyi víz veszi körül, most azonban hatalmas szigetként mered ki az áradatból s az épület alsó része is víz alá került, mely megtörve az épület sarkán, valóságos zuhatagot alkot. Evezősömnök ugyancsak ügyelnie kellett, hogy baj nélkül állhassunk az épület mellé.

Frederking úr rendkívül szívesen fogadott, persze az ablakon át s ennek a párkányán beszélgettünk a nagy szerencsétlenségről. Aztán visszatérve a hajóra, búcsút vettem derék Spind kollegámtól s két csónakba csomagolva podgyászat, a zajló áron át átköltöztem a német konzulátus épületébe. Nagyobb baj nem ért, mint az, hogy holmim egyik értékes darabja, egy szépmivű kis hajó-vaskályha, addig ingott-táncolt a csónakban, míg egyszer aztán a Jang-ceba fordult. Requiescat!

Az épület emeleti ablakaiból be lehetett látni az egész árteret. Borzalmas látvány! A házroncsok tömkelegében sok száz holttest s állati hulla hevert, melyeket a vízben övigynyakig csobogó kulik szedtek össze s vitték a dombosabb városrészre.

A város szerencsére lejtőn épült, a folyam balpartján s így a magasabban fekvő rész nem is pusztulhatott el. A legnagyobb kár a tengerészeti vámhivatalt érte, melynek az Esplanade-on épült nagy ópium-raktára — sok ezer koronát érő ópiummal — összeomlott s az áradat által nyomtalanul elsodortatott. A városház udvarán még most is embernyi magas a víz s a vámtisztek csónakkal mennek a kapun át a fölépcsőig. Frederking konzul maga is féltette a konzulátusi épületet, mely ugyan megrengett-ingott a borzasztó víznyomás alatt, úgy, hogy a konzulátus egész személyzetével együtt ő is, az előző két napot a *Vaterland* ágyúnaszádon töltötte.

Másnap derült, jó meleg idő volt és én fölkerestem a révhivatalt, hogy ennek közvetítésével egy erős dzsunk-

hajót béreltessek. melyen utamat Csunkingig folytathassam. Nagy öröömre egy kedves, derék angol fiatalembert találtam ott, mr. Starlingot, kit a csunkingi új vámhivatal rendszeresítésére Csunkingba küldtek ki s már 9 nap óta várt itt reám, hogy e nagy utat velem együtt tehesse meg. Heuréka! Lesz hát egy európai bajtársam is a khinai Stix örvényein át... nec aspera terrent! Perc múlva már régi jó pajtások voltunk!

A khinai révkapitány hivatalos előzékenységgel fogadott s azonnal egy hatósági gig-et bocsátott rendelkezésemre, a melyen aztán mr. Starlinggel együtt az innen mintegy négy kilométerrel föllebb horgonyzó dzsunk-rajhoz mentünk, hogy egyet utunk céljára kibéreljünk.

Másfél óráig tartott ez a keserves partmenti csónakázás, mely alatt a matrózok evező helyett többnyire csákláikat használták, ezekkel tolvahúzva ár ellenében a veszettül táncoló kis gig-et. A vízpart mentén, a khinai városfalon kívül, sok száz viskó állt az árvíz előtt; ezeket összes lakóikkal elsodorta az áradat, csak itt-ott jelzi néhány kiálló cölöp vagy falmaradvány, hogy ott nemrég egy nagy háztelep állott...

Nagy keservesen elértük a dzsunk-kikötőt s hosszas szakértői szemle után egy, csaknem egészen új, erősépitésű nagy vitorlás dzsunkot szemeltem ki a csunkingi útra. A bér, beleértve az összes legénység fizetését és ellátását is, 320 taelben (mintegy 1000 korona) állapittatott meg.

A mi dzsunk-hajónk.

Termetes, 26 tonnás *kua-c* ez a dzsunk; fedélzetes, vitorlás árboccal ellátva. A hajóorr dockjában 4 szoba van s ezek az én rendelkezésemre bocsáttattak. A belső két szobát Starling úrral egy szobává alakítottuk át, kihordatván abból a válaszfalat s így egy négy méter hosszú s három méter szélesebb közös kabint nyertünk, mely 43 napon át lakóhelyünk volt.

Két ágy, egy asztal s a podgyászos ládáink alkották a butorzatot s bizony jó szükeeskén voltunk. A másik két

szoba egyikét konyhává alakítottuk át, a mellette levőben pedig a szakácsom és inasom rendezkedett be. Sejk nevű nagy dogg-kutyám szintén itt kapott helyet s tekintve a konyha közelségét, nagyon meg volt elégedve a vacokjával.

A hajófar-dockban volt a dzsunk-tulajdonos-kapitány (lao-ta) lakása. Hét lélek szorongott itt. A lao-ta és felnőtt fia, a felesége két kis gyermekkel s a két kormányos.

A legénység a fődözet alatt tanyázott. Főnökük a *tai-kung* (nagy munka parancsnok), ki az összes legénység parancsnoka, mert maga a lao-ta csak a veszélyes-válságos alkalmakkor veszi át a hajó vezetését.

Négy rendes matróz van a hajón. Ezek közül az egyik a vontató-köteleket kezeli, vagy ha a vitorla fel van vonva, a mellett áll, hogy az első parancsra leereszthesse. A többi három matróz a nagy orr-kormánylapátot kezeli. Hatalmas, nyolc méter hosszú, súlyos, gerendaszerű evező-lapát ez, melylyel a hajó orrát jobbra vagy balra irányítják, a mint az áradat kívánja s a *tai-kung* rendeli. Rendkívül fontos szerve ez a hajónak s meggyőződtem, hogy ez örvényforgatagos folyamon e nélkül lehetetlen volna hajózni. A legénység szakácsa is ott lakik a hajóaljban. Pizskos, lomha fickó, ki, miután a délelőtti folyamán megfőzte az egész napra való rizst, hasra fekszik a fődözetben s ópium-pipálással elbódítván magát, ott fekszik másnap reggelig.

Húsz vontatónk is ott kucorog a fődözet alatt s ennél nyomorúságosabb bandát képzelni sem lehet. Miután még elég meleg az idő, egyáltalán nem ruházkodnak s teljesen dekoltáltan teljesítik szolgálatukat. A sohasem mosakodó, pizskos, mezítelen sereg undok látványt nyújt. Vezetőjük két «hajesár», kik a parti vontatás alatt üvöltik a vontatás ütemét, közben kötélrúddal üzve-püffölve a nyomorult kulikat.

Van még két *úszó* is s ezeknek igen veszedelmes a mestersége, de valamivel jobb is a fizetésük, mint a vontató kuliknak. Rendes dolguk az, hogy a vontatás alatt a kulik sorai után haladnak, s az itt-ott megakadt köteleket a sziklacsúcsokról leszabadítják, hogy az lehetőleg egyenes vonalban legyen ajzva.

Mikor azonban a hajót part mellé vagy sziklákhöz kell allítani, akkor egy-egy kötéltekercset vesznek a nyakukra beleugranak a tajtékzó ár sodrába s iszonyú erőfeszítésse törtetnek a part felé, hogy kivonván oda a kikötő-köteleket parthoz kössék a dzsunkot. Életveszedelmes, borzalmas mesterség ez, mert az örvények szokszor örökre elnyelik e szegény ördögöket, vagy az ár sodra holtra zúzza őket a szirtfalakon, de hát épen nem törődnek az életükkel s évenként több száz ilyen úszó pusztul el ezen a gyilkos folyamon.

S ez a rettenetes munka alig egy pár fillérrel fizettetik itt. A hat heti, esetleg két hónapi útra, egy-egy kuli mindössze 4—4 $\frac{1}{2}$ —5 korona fizetést kap az ellátáson kívül, mely örökké csak vízben főtt rizsből áll s minden nagy ünnepen egy-egy tál — zöltségből. Húsna, kenyérnek híre sincs; ilyen fényűzésről szegények nem is álmodoznak. Ah, az európai rabok valóságos grófok e nyomorult ördögökhöz képest!

* * *

Mikor indulhatunk a dzsunkkal a nagy útra? — a jó Isten tudja.

A lao-ta azt mondta, hogy míg a víz nem apad le 0-on alul 8 méterre addig nem indulhatunk el. Akkor is nehéz lesz az áradattal megbirkózni. Most pedig, noha a Jang-ce már apadóban van, a vízmagasság még mindig 15 méter! Meghagytam a lao-tának, hogy — a mint csak lehet — a dzsunkot a vámházhoz kösse ki s minden reggel 8 órakor ott keressen föl engem.

Kilenc napig vesztegeltünk még itt, várva az áradat leszálltát s így bőségesen alkalmam volt Icsangot s vidékét megismerni.

Az icsangi európai kolónia mindössze 30 tagból áll, beleértve a néhány misszionáriust is. Settlement-jük a folyamparton, a város bástyafalain kívül van felépítve s egyetlen házsorból áll. A két legnagyobb épület a vámház s a német konzulátus. A jezsuita hittérítők hatalmas nagy klastroma és temploma a hegyen épült s ez egyike a legpompásabb épületeknek, melyet a kínai belföldön láttam. Közel a

jezsuita-misszióhoz van a vámtisztéknek egy csinos klubházuk, jól berendezett olvasó-teremmel s ez az egyedüli hely itt, hol civilizált emberek néha találkozhatnak.

Icsangot 22 év előtt nyitották meg a khinaiak az európaiaknak. Akkor persze gőzhajózásnak itt még híre sem volt s az úttörő európai vámtisztéknek 25 napig kellett dzsunkokon ide felhajózni. Ma ez az út, gőzhajóval, két és fél napot vesz igénybe.

Az első vámhivatalt akkoron egy nagy buddhista templomban rendezték be az európaiak, a honnan a «mindenható dollár»-nak sikerült a buzgó papokat kitelepíteni. Hat évig működött ez ájtatos helyen a vám-tisztikar, míg az új vámépület s nagy ópium-raktár felépült s melyet most az árvíz mindenestül elsodort.

Icsang kereskedelmi forgalma igen élénk s a vám évi bevétele két millió koronánál többre rúg. A lakosság száma 35,000.

Az alsó Jang-ce-kiangról idáig jövő gőzösök rakományai itt vámostatnak el s az árúk aztán dzsunkokra rakatnak át, melyek azokat a felső folyamvidékre: egész a tibeti határig szállítják.

Mióta a *Csunkingi Merchant Company* megalakult, a gőzhajózás is mindnagyobb lendületnek indul, mert a társaság több szénbányát tárt föl s ezek széntermelése természetesen sokkal olcsóbb, mint a mennyiért ezelőtt a japán szenet vették. E jó minőségű szén tonnája (10 mm.) Ichangban 24 koronába kerül.

Népünnep a víz-isten kiengesztelésére.

A következő napon kiderült az ég s az icsangi tao-táj (polgármester) s a boncok (Buddha-papok) hálaadó ünnepet hirdettek a haragos víz-isten kiengesztelésére.

A szárazon maradt parti esplanade-on már délelőtt felállították a pódiumokat, a melyeken azután a boncok rikoroltva imádkoztak s verték a nagy réz-gongot kegyetlenül. A pódiumokról, keresztül-által az utcákon, sodronyokat vontak s ezekre ezernyi lampiont aggattak. Aztán

lépten-nyomon egy-egy ölnyi magas, papirból készült mandarin-, rendőr- vagy pap-alakot állítottak föl, a mi kínai ünnepeknél elmaradhatatlan dísz s az ünnep végén arra szolgál, hogy engesztelő bűnbakul felégettsenek. E papírbálványok gyártása Kinában külön iparágat képez s ebben csodás ügyességet fejtenek ki. Ez a kes-ipar.

Este aztán nagy kivilágítás volt. Fényárban úszott az egész part. Ezer meg ezer apró lampion égett tarka fényben; a folyamon pedig négy nagy hajó volt kivilágítva, a melyek fedélzetéről valóságos tüzeső omlott a tengerszéles vízre. A parton százezernyi nép tolongott s égő papirtekercseket dobált a vízbe, a vízbeveszett rokonok nagyobb lelki üdvére, úgy hogy végül a folyam valósággal égni látszott. A mellett kiáltozták a meghaltak neveit, a bonczok rikoltva üvöltötték a zsolozsmákat s a gongok borzasztó harangozása oly fülsiketítő volt, hogy e pokoli disharmoniától a megtisztelt víz-isten aligha meg nem pukkadt.

Az ünnepély fénypontja este 10 órakor volt, a mikor az esplanade-on nagy máglyát raktak s azon úgy a bálványokat, mint a dísz-sátrakat, ünnepiesen megégették. Egyre-másra hordták oda a különféle papíralakokat s iszonyú ordítózással dobálták a tűzbe. Egy lobbanás — s egy bűnbaknak vége volt! S ezt az operett-autodafét Frederking úrnak is és nekem is hivatalból kellett végignézni..... Mert így kívánja ezt a helyi hatóságok iránti diplomaciai sikk!

* * *

Az itteni kikötőben találtam a *Vaterland* német ágyúnaszádot, a melyen látogatást tettem a német konzul kíséretében s a parancsnokkal és tisztjeivel egy pár vidám órát töltöttünk. A hajón volt Rhode angol tengerész-kapitány is, a kit már régebben ismertem s a kiről tudtam, hogy a Jang-ce-king egyik vadregényes partján villája van.

A *Vaterland* azért volt itt, hogy megkísértlje az Icsang fölötti első nagy vízesésen át — csupán csak a saját gőzgéperejével — fölfelé törtetni. A *Ping-sian-pa* nevű katarakt az, a melylyel eddig még egyetlen hajó sem birkózott meg.

A *Vaterland* sem járt jobban. Khinai lao-ta-révkalauzzal indult, teljes gözzel a zuhatagnak. Először a közepének rohant, de ott megrekedt. Megpróbálta azután oldalt, hol nem tombolt annyira az ár, de itt is csak annyit ért el, hogy teljes gözzel dolgozván, egy helyben maradhatott s az ár rohama nem dobta vissza. Az áramlat itt 20 kilométernyi óránként, a hajó sebessége 24! Noha két mérföldnyi sebesség-előnye volt, mégsem győzhette le a katarakt rohamát, a mely egy helyen teljes egy lábnyit zuhan s ezen a vízlejtőn a hajó semmikép sem tudott felhatolni. Derék teuton-kollegám ezen szerfelett búsult. Megvigasztaltam, hogy afrikai kollegáinknak, a Kongó-hajósoknak sincs jobb dolguk, mint nekünk, a Jang-ce-kiang argonautáinak. Meg is nyugodott egy csöndes Potz-tausend-Donnerwetter kíséretében, de csökönyös ember lévén, még fél esztendeig birkózott itt a dühöngő árral!

A mikor egy pár hó múlva, 1906 nyarán, a tibeti határról visszatérőben, a dzsunk-hajóm itt lerohant e katarakton, hát annak alján ott látom ám a derék *Vaterland*-ot! Üdvözléseül a magyar lobogót lengettem feléje, mire a német zászló visszatisztelgett s a fedélzetre gyűlt fegyveres matrózok háromszoros hurrá-val köszöntötték búcsúzóul a mellettük tovalengő magyar trikolórt. . . . E zászlót, mely bizonyára elsőnek lengett végig egész Khinán — *pro memoria* hazaküldtem.

Rhode kapitány mesebirodalmában.

Rhode kapitány úgy engem, mint a német konzult, meghívott az Icsangtól mintegy 3 órányi távolban levő parti villája megtekintésére s mondhatom, hogy ez érdekes kirándulást — bár erős kockázattal járt — sosem bántam meg. Erős csónakkal, erőskezű matrózokkal s lao-ta-kalauzzal indultunk s egy órai küzködésbe került, míg az itt veszteglésre kikötött dzsunkok labirintjéből a szabad partig vergődhettünk. Az erős árammal szemben az evezők hatásalanok voltak s egyik hajótól a másikhoz csákllyákkal húztuk-toltuk táncoló csónakunkat.

Közben érdekes incidens történt. Az egyik khinai matróz kezéből valahogy kicsúszott a csáklya s utána bukott maga is az árba. Én elveszettnek hittem — mert hiszen a dzsunk-raj alá került. A vén lao-ta azonban csak vigyorgott s biztosított, hogy kutyabaja se lesz a fickónak. S csakugyan! Alig hogy kivergődtünk a szabad partig: a kuli-zsivány már ott prüszkölt, röhögött a parton, büszkén mutogatva a szerencsésen kihalászott csáklyát! Ilyen matrózokat kívántam én magamnak az európai tengereken. De hát kellett ide jönnöm értük. . . .

Utunk a Rhode-villához eleintén a folyam egy oldal-ágán vezetett, a mely csak magas vízálláskor van tele; télen át pedig kitünő jó út. Két emberünk kiszállott s jókora bambuszkötéllel vontatták a csónakot, mely az árral szemben csak lassan haladhatott. A partokon jobbról-balról ezernyi kunyhó-rom fekszik a szikkadó iszapban. Ezek szerencsétlen lakóit elsodorta az árvíz. A romhalmazon túl nagy kukorica-ültetvények lehettek; most csak a sárból kimeredő csutkaszárok láthatók.

Az oldalágból a főfolyamba értünk s így aztán csak nagy erőfeszítéssel törtethettünk előre. Minden egyes kiálló sziklacsúcsnál a víz sodra valóságos forgatagot alkot s egy helyen az áram úgy odanyomta ladikunkat a sziklához, hogy ez negyvenötös szög alatt megmerült s félig megtelt vízzel. A konzullal együtt kiugrottunk a sülyedő ladikból a vontatóknak segíteni, míg a csónakban Kneipp-kurát tartó lao-ta csáklyával tartotta szabadon a hajót a sziklaktól.

Nemsokára ismét egy mellékfolyóba értünk, a mely végtől-végig óriási sziklafalak között foly. Télen a vize sekély, de ilyenkor igen mély s gyönyörű, átlátszó zöld. A hol e folyó a Jang-ce-kiangba ömlik, a zöld víz sávját messze meg lehet különböztetni a Jang-ce-kiang piszkos, sárga áradatában. A torkolat szikla-partjait Rhode csinos vashíddal hidalta át, mert regényes szép birtoka már itt kezdődik s a híd alatt elhajózván, a völgy végén megpillantottuk a meseszép Rhode-villát.

Elragadóbb, de vadabb helyet el sem lehet képzelni s egyáltalán nem csodálom, hogy spleenes angol kollegám,

a ki véletlenül erre járt pár év előtt — arra a költőileg bizarr gondolatra jött, hogy itt villát épít, a hol olykor, megtérve a tengerről, pár héten át kipiheni fáradoalmait.

A két szoba, tűzhely és kamrából álló kis villa, több ezer lábnyi magas sziklafalak alján, a kötöltéses vizparton épült; körülötte buja növéssű virág-csoportok, pálma- és narancsfa-ligetek s ez édeni fészket minden oldalról hegy-óriások környezik. Miután a völgy itt kanyarulatot alkot, a verandáról nem is látni sem a folyó végét, sem a kijáratot. . . . mintha egy alvilági mese-ország tópartján volnánk! A hely bizarr voltát emeli az, hogy csakis csónakkal lehet idejutni, mert a meredek partok áthághatatlanok.

A villa mögötti sziklafalban, mintegy száz méter magasságban egy barlang s abban buddhista-kolostor és templom van. A barlang szádája előtt méternyi széles ösvényt faragtak a sziklafalba az itt lakó, kopaszfejű Buddha-remeték, a kik csak havonként egyszer szállanak ki sziklafészkükből, a Rhode-villa mögött a sziklába vajt nyaktörő szerpentin-lépcsőn, hogy a Jang-ce-völgy szegény kulijai között élelmet gyűjtsenek. Szótalan, sápadtareczú, vézna nyomor-alakok megfájdul az ember szíve, ha rájuk néz. Captain Rhode, valahányszor idejő, bőségesen gondoskodik róluk; viszont ők nagy gonddal s mondhatlan szorgalommal művelik és ápolják a kapitány mese-birodalmát.

A délelőtt pompásan telt el s délben Rhode úr lukullusi lakomát rendezett. Mint minden hajóstiszt, ő is kitűnő szakács s ezúttal fölülmulta önmagát! Elismerésül Frederickgel együtt meg is ettük összes főztjét-süttetjét s ittunk rá tejkonzerves «valódi kínai» teát, lévén mind a hárman sanyarú bornemisszák. Hanem azért vidáman szólt az angol himnusz, a Wacht am Rhein s — a feledhetlen Kosuth-nóta.

* * *

Délután, hatalmas fürdés után a terras alatti mély kristályzöld vízben, búcsút vettünk Rhode barátunktól, a ki még pár napot itt akart remetészkedni.

Csónakunkkal kiérve a Jang-ce-kiangra, a kormányos

lao-ta nyomban a folyam közepére irányította hajónkat, hogy ez egyenesebb iránynyal még napnyugta előtt Icsangba érjünk.

Itt pedig, a hatalmas áradású folyam közepén csunya világ volt! A tulsó oldalról egy nagyésésű folyó rohan a Jang-ce-Kiangba s ez egymásba türemlő habok tajtékos forrongását s zúgását alig lehet elképzelni. Ide-oda, egymáson keresztül rohannak a különböző áramlatok, akkora forgó örvényeket sodorva, hogy szédületes azt nézni! S ilyen, 8—10 mély tölcserű örvénybe négyszer kerültünk kicsi csónakunkkal, nem látva a vizkrátertől mást, mint a velünk együtt körbeszaladó vízfalakat s a távoli sziklapartok ormait. Konstatáltam Frederking úrnak, hogy ebből a kínai különlegességből semmiféle tengerészakadémiai tudományal nem lehet kimászni: hát csak lessük, hogy a lao-ta mit tud? Ez az öreg viziló pedig, a ki egész életét a Yang-tzen töltötte, pompásan értette a dolgát!

A mikor már vagy hatszor körbefutottunk, az öreg kissé rézsút tolta a nagy, hat méter hosszú kormánylapátot az örvényoldalba, egyet rikkantott a két matróznak s azokkal együtt erős nyomást csinált a kormányrúddal. Egy hatalmas libbenés! . . . és ismét fenn voltunk a sik vizen.

Mintegy harminc méternyire előttünk, ismét észrevettem ily forgóörvényt s bizton hittem, hogy azt a lao-ta gondosan ki fogja kerülni.

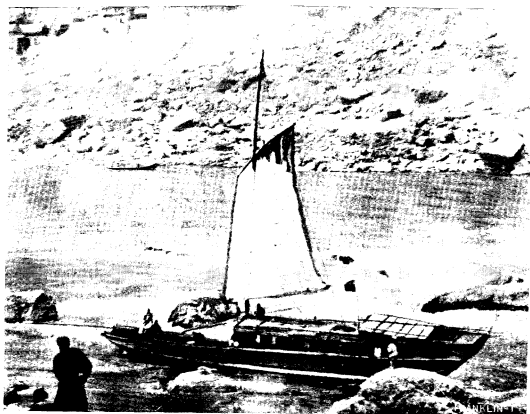
Pedig dehogy! A lao-ta egyenesen belekormányozta a ladikot s mialatt a forgatagban keringőztünk, meg is interpelláltam azért.

Telegramm-stilusban kijelentette az öreg, hogy az ily mély tölcserű örvények jobb- és baloldalain mindig rejtett sziklacsúcsok vannak a víz alatt s ha azokba a csónak beleütköznék, vagy azokon megzökkenve farával kerülne a tölcserbe — akkor abból sohase kerülne ki többé.

— Hát akkor inkább csak táncoljunk!

. A valóban főben járó új nautikus-tudományt s hajó-mancœvre-ismeretet pedig meghonoráltam egy valódi egyiptomi eigarettával, a melyhez a mindig előzékeny Frederking úr sietett tüzzel szolgálni a lao-tának.

Épen lenyugodott a nap, a mikor Icsangba értünk.



VESZEDELMEZ HAJÓVONTATÁS.
(43. l.)



AZ ELSŐ KISEBB ZUHATAG.
(48. l.)



A szikla-szorosokban.

Annyi meddő várakozás és készülődés után, augusztus 30-án reggel, végre útrakészen álltunk. A víz ugyan még mindig nagyon magas volt, mert a zúgva hömpölygő áradat még a 11 métert fölözte; de addig pöröltem a lao-tával, míg beleegyezett. Bucsút vettem a derék Frederkingtől s Starling úrral a dzsunkra szálltam.

A dzsunk-labirintuson keresztül most már harmadszor meg kellett tennem az utat partmentén fölfelé, de a nehéz dzsunkkal ez még keservesebben ment, mint az előző alkalomkor. Vontatóink hosszú bambuszkötelet vittek egy mintegy 200 méterrel följebb álló hajóhoz s azt ott megerősítve, vontattattuk magunkat oda. Innen ismét egy távolabb horgonyzó dzsunkhoz erősítették a kötelet s ahhoz vontuk hajónkat. Ezt a keserves procedurát hatszor ismételtük, mire némi alszél kerekedett s mi felvonva a nagy vitorlát s az evezőkkel is dolgozva, átvágtunk a tulsó partra, a hol majd — szabad lévén a part — vontattatni lehet a hajót. A folyam közepén azonban oly rohanó volt az áradat, hogy legyőzte a vitorlaerőt s mintegy fél mért-földdel alább jutottunk a tulsó parthoz, mint a honnan elindultunk.

A vontatás előtt a kulik rizsszel jól beozsonnáztak, elszívtak egy ópium- vagy dohány-pipát s aztán belefogózkodtak a vontató-kötélbe. Egy-egy sziklaacsúcs megkerülésével néha félórát is elvesztegettünk s este hat óráig csak *Szan-ju-tung*-ig vergődtünk, mely a Rhode-kapitány birodalmával szemben fekszik. A befutott távolság Icsangtól 15 li, (egy li = $\frac{1}{2}$ kilométer). Az éj csendes, csillagsugáros volt. Egyetlen hang sem zavarja a sziklaszorosok méla csöndjét.

Pompás meleg reggelre ébredtünk másnap. Alig vártam, hogy tovainduljunk. De senki sem mozdult a hajón. Már 8 órára járt az idő s még semmi készüllet az indulásra. Rapporra hívtam a lao-tát s jól megpirongattam a késedelmezését.

— Mej ju fong! Mej ju fong! (Nincsen szél!) Ez volt

a mentsége s e szavakkal még sokszor böszített meg az út folyamán.

Csak későbbi tapasztalatok után jöttem rá, hogy kanyarulatoknál, vagy a vízbenyúló szirtfokok mellett, hol igen erős sodra van a víznek, még a húsz vontató kuli sem képes a dzsunkot ár ellenében felvontatni s ilyenkor némi alszélre várnak, mely megkönnyítse munkájukat. Kellő erő nélkül nem tanácsos az ilyen forgatagoknak neki vágni, mert az ár könnyen a szirtekre dobja a hajót. A lao-ta mutatott is nekem egy nem messze tőlünk partra vont dzsunkot, mely itt léket kapott s csak bajjal menekülhetett a partra.

Egyebet úgysem tehetvén, Starlinggel partra szálltunk a hajótört dzsunkot megnézendő. Biz ez szépen nézett ki. A hajófar teljesen össze volt zúzva s a kormány is elveszett. A rakományt képező nagy pamut-tekeréseket partra vitték s hosszú bambusz-rudakra aggatva, szárítgatták. Mintha vásáros gyolcsos-tót-telepet látnánk! A póruljárt lao-ta elpanaszolta, hogy három nappal ezelőtt indultak el Icsangból s néhány óra múlva már megtörtént a szerencsétlenség.

Innen a sziklaszoros szirtjeire mentünk föl, hogy a szorost fölülről áttekinthessük. A sziklafalba vésett keskeny párkányzaton mentünk végig, melyen a vontató-kulik szoktak mászni. Mintegy 100 méternyi magasságból aztán jól beláttunk a sziklaszorosba. A folyam, mely Icsangon túl még egy kilométer széles, itt hirtelen 400 méterre szorul össze s tajtékozva, zúgva rohan le a csaknem ezer méter magas függőleges sziklafalak között. Bizarrabb, félelmetesebb látvány alig képzelhető! Mint tengerész-ember, ki a toronymagas árbocz-tetőkön egy szál kötélén állva dolgoztam, szokva vagyok a szédületes magasságokhoz, mégis furcsa érzés zsibbasztott meg, mikor egy kiugró sziklacsúcsról az alattam zajló, harsogó folyamra tekintettem. Az út, mely legtöbb helyen nem egyéb, mint a merőleges sziklafalba bevéssett félméter széles ösvény, oly szédületes és fárasztó, hogy gyöngye idegzetű ember pillanatig sem állhatna itt. Egy pár centiméterre való félrelépés, vagy pillanatnyi szédülés s az illető

veszve van. Ha a sziklákon nem zúzná magát össze — a folyam forgó örvényei nyelnék el örökre.

Elképzelhető, hogy milyen veszedelmes a szegény vontatók munkája itt, kik egy 400 méteres kötélnél fogva vontatják ár ellenében a nagy dzsunkokat, a szédületes szirt-párkányokon csúszva-mászva s kézzel-lábbal kapaszkodva felebb-felebb! Ha közülök csak egy is megcsúszik, az egész sor embert a mélybe rántja a kötel s nemcsak ők pusztulnak el, de az így szabaddá lett hajót is összetöri a tomboló ár a parti szirtfalakon. Évenként számtalan hajó és ember pusztul el így e szorosokban — de azokat nem veszi számba senki. Veniat sequens! S foly a szomorú életvivődás tovább. . . .

Dél volt, mire kifáradva a hajóra visszatértünk. Reggel óta mintegy húsz nagy dzsunk úszott lefelé át a szoroson; leeresztett árbocokkal s evezőkkel kormányoztatva. A lefelé jövő hajóknak nincs szükségük az árbocokra s így ezeket a hajóoldalakhoz erősítik, csaknem a víz-színen. Evezőkre csak akkor kapnak az emberek, ha erős sodrásokhoz vagy örvényekre érnek s ekkor az evezőkkel kormányozzák a hajót jobb irányba.

A kizárólag rakományt vivő hajók a *dzsunkok*, míg a csupán személyszállítást végző járműveket *kua-c*-nak nevezik a khinaiak. Alakra, erősségre nézve azonban teljesen egyformák.

* * *

Délutáni egy órákor némi alsószél kerekedett. Felvonták a nagy vitorlát s a kulik is partra szálltak a vontató kötéllal. Félóra múlva egy, a vízbe kiugró sziklacsúcsot kellett megkerülnünk, a mi igen keserves munka. Az áradat sodra itt kiszámíthatatlan! A forgók hol hátra, hol meg előre sodorják a hajót s minden ember erejére s vigyázatára van szükség! Három kötelet használtunk e veszedelmes helyen. Egyiket a vontatók húzták, egy másikat — melynek eleje messze a parton volt megerősítve — a matrózok vonták a hajóról; a harmadik pedig az oldalt part egy szikláján volt megerősítve s arra szolgált, hogy az ár ne ragadhatta a folyam közepére a dzsunkot. S e nagy elővigyázat dacára

is egyszer úgy oldalba kapta az ár a hajót, hogy én is a nagy előkormányhoz ugrottam — az árnak nekifeszíteni a nagy iránylapátot.

Végre mégis átvergődtünk a sodráson s aztán a kulik tovább vontatták a hajót, de csak igen lassan haladhatunk, mert a vontatók százméter magasban jártak a sziklafalakon.

Most már benn vagyunk a sziklaszorosban. A folyam itt alig 400 méter széles. A meredek hegyoldalakon itt-ott egy-egy házikó, mellette pár ölnyi föld, zöldséggel, kukoricával beültetve. E kicsi kerteket itt ép úgy csinálják, mint nálunk Fiume táján a Karszton. Egy-egy mélyedésbe földet hord a kuli s ezt körülövezi fallal. A hegyek vagy ezer méter magasak s minden irányban úgy körülveszik a láthatárt, hogy ki se látunk e szirtkatlanból.

Délután 4 órakor alacsonyabb dombvidékhez értünk. Míg a kulik ozsonnáztak, kiszálltam a partra. Az árvíz itt is nagy pusztítást vitt végbe. Mintegy nyolc méternyire a mostani víz színe fölött, minden tenyészetet elsodort az ár. A narancsfák és pálmák ágai tele vannak a víz által odsodort száraz galylyal és csalamádéval.

Vontatvást indultunk tovább s estefelé *Ping-siang-pa*-hoz értünk, hol az egyetlen ott élő európai, Mac Mahon úr, a francia vámtiszt, már várt reánk. Eleve értesülve volt érkezésemről s rendkívül szívesen fogadott bennünket.

A városka alig áll 400 házból s a tengerészeti vámnak itt állomása van, melyet Mac Mahon, az egykori francia köztársasági elnök egyik utóda kezel. Minden hajónak meg kell itt állani, hogy a vámfőnök az árukát s a papirokat átvizsgálhassa s a rakományt elvámolja. Kis házikóban lakik, melyet az árvíz csúnyán megviselt s így inkább az előtte levő terraszon szieztáztunk. Két év óta lakik már itt, s az egyedüllét néha annyira kinozza, hogy szinte fél a megőrüléstől. El lehet képzelni, hogy mily jól érezte most magát közöttünk. A vacsorát hajónkon szolgáltuk fel s ott aztán késő éjjelig elbeszélgettünk. A lao-tát is meghívtam s a legújabb francia-angol-magyar-kinai barátság nemsokára négy nemzet dalaiban hangzott el a Jang-

ce-kiang fölött Az éj holdsugáros volt, csak néha hangzott a távoli hegyekről valamely dúvad üvöltése.

* * *

Másnap, szeptember elsején, már hajnali öt órakor talpon voltunk, mert a hőség kikergetett a kabinunkból. S az ideális szép időt még sem használhattuk föl a tovább utazásra, mert a lao-ta a szélszendre hivatkozott ismét. Éppen össze akartam szidni, mikor Mac Mahon úr jött hajónkra s azt mondta, hogy a kapitánynak csakugyan igaza van, mert egy mértfölddel föllebb erős sodrású *csi-pa* (kisebb vízesés) van s ezen át alszél nélkül nem vontathatják föl a kulik a dzsunkot. Le is heverték a jó emberek a földézetre, egy részük meg a parti tea-házak árnyában kuporodott le. Quid nunc!?

Francia barátunk az éjjel beszélte, hogy a hegyek közt mérföldnyi távolban pompás patak és zuhatag van. Elhatároztuk, hogy oda megyünk fürdeni.

Egy órahosszat bandukoltunk a heglánc őserdő-borította magaslatain, míg egy helyen, száz méternyire alattunk, megpillantottuk a kristály-vizű folyócskát. Nagy sziklatömbök közt rohanva, hol egy-egy medencét képezve, hol egészen eltűnve a buja növényzet közt, csörtet a Jang-ce-kiang felé, a melybe 30 méter magas sziklafalról pompás vízesést képezve, omlik alá.

Mély vizű medencéhez vezetett Mac Mahon úr, mely oly átlátszó volt, hogy 12—15 méter mély fenékén minden kavicsot tisztán meg lehetett látni. Hatalmas fürdést rendeztem itt s oly boldogan lubiczkoltam a kristályos vízben, mint egykor Balaton-Almádi tünde öblében, mikor még kisebb «ifjú valék s bohó!» A fölöttünk elvezető gyalogösvényen egy-két kínai jött s azok meglátva bennünket, leguggoltak minket megcsodálni. Nemsokára vagy húsz copfos alak bámészkodott le a fehérbőrű fürdő-társaságra. Megtettem azt a tréfát nekik, hogy mint a mosó-medve, ülve meglovagoltam a vizet; majd bűvár-ugrással a mély fenékre szálltam s ott összeszedve a csillámkagylókat, a vízszintről felhajigáltam az álmélkodó kuliknak. Bizonyosan ezt gondolták magukban: *mégis csak huncut — a német!*

Visszatértünk a hajóra, de a délre vált alszél bizony csak 3 órakor kezdett erősebben fújni. A lao-ta veszettül veri a *gong*-ot, hogy a legénységet a hajóra hívja; öt perc múlva fel van vonva a vitorla s ezúttal először, vontatás nélkül, kitűnő széllel áttörtettünk a *csi-pa*-zuhatagon.

Két hónappal ezelőtt csak a jó Isten mentett itt meg két misszionárius-kisasszonyt a haláltól. Egy kisebb *kua-c*-on akartak a zuhatagon átkelni, de a jóra való lao-tájuk azt tanácsolta nekik, hogy kerüljék meg a vízesést gyalog, míg a hajó átmegy azon, mert az áthajózás nagyon veszedelmes. A hölgyek ki is szálltak. Öt perc múlva elszakadt a hajó vontató-kötele, a kis dzsunkot sziklához vágta az ár s a lao-tán kívül minden ember a vízbe veszett.

A *chi-pa-n* túl csendesebb vízbe értünk. Előbb a jobb oldalon próbálkoztunk vagy 200 métert előrehaladni, de oly erős volt később az áramlat, hogy a lao-ta a túlsó oldalra irányította a hajót. Bár pompás szelünk volt, még sem birt meg az árral a víz közepén, mert ott a sodrás oldalt kapta a dzsunkot s vagy 300 méterrel alább vitte a sziklafalhoz, hol jókorát döngött a hajó. Mikor ilyenformán közeledik a parthoz a dzsunk, elől rézsutosan egy igen erős s vastag cölöpöt eresztenek az oldal elé, mely kötéllel van a hajó-orrhoz erősítve. Partközelségben ez a cölöp ér először feneket, megakasztja a hajó futamát s az előrészt jó magasra ki is emeli a vízből, míg a cölöp kötelét meg nem eresztik. Így elkerülik a sziklához csapattatás veszedelmét — ha erre elég idő van.

Küzködés a vízeséseken.

Ezen az oldalon egy kis öbölíig vergődünk el, mely közvetlenül az első kisebb katarakta alatt van. Kikötöttünk, mert itt több erővel lehet csak a hajót átvontatni a vízesésen. Ez a hely az, hol a *Vaterland* ágyúnaszád 1200 lóerejű kettős gépe is csütörtököt mondott s vissza kellett fordulnia a katarakt alól.

A folyam itt derékszögű hirtelen kanyarulattal északnak fordul s medre, főképpen a parti részeken, tele van óriási

sziklatömbökkel, melyek közt zúgva-harsogva forr és tajtékzik a rohanó áradat. És ezen mégis át kell jutnunk!

Éppen mikor kikötöttünk, egy tele rakományú nagy dzsunk vágott neki a kataraktnak 40 vontatóval. A mint az áramlat megkapta a hajót, perc alatt kivágódott a folyam közepére s láttuk, a mint az ide-oda rohanó forgók jobbra-balra döntögették a szegény dzsunkot. Majd egy nagy örvénybe került, oldalra dőlt s orra egészen a víz alá került. E pillanatban elvágták a dzsunkon a vontató-kötelet, hogy az ár teljesen fel ne borítsa s aztán vitte a bőszt áradat a szegény járművet lefelé — akár a pelyhet. Csak 3 mérfölddel lejjebb vethettek ismét horgonyt.

Most hát rajtunk a sor!

Háromszáz méter hosszú, négy centiméter vastag bambusz-kötelet vittek ki a kulik a partra s a lao-ta dobpergése ütemére s a hajcsárok püffölése közt elkezdtek vontatni a dzsunkot. Meg volt azonban írva a magasban, hogy ezen a napon mi se juthassunk át a zuhatagon. Alig hogy kint voltunk a középvíz sodrában, egy nagy forgó minket is féloldalra borított. A lao-ta már rohant a szekerczéért, hogy elvágja a vontató-kötelet, ezalatt azonban a négy matrózzal úgy nekifeszítettük az orrkormánylapátot az árnak, hogy ezzel kizökkentettük a dzsunkot az örvényből. Megszabadultunk, de a lecke elég volt a lao-tának s kiadta a rendeletet a kuliknak, hogy szép csendesen ereszszen vissza a hajót oda, a honnan elindultunk. Majd megpróbáljuk több erővel!

Ekkorára a mi kis öblünkben már hat, utánunk érkezett dzsunk horgonyzott; a tulsó oldalon pedig egy nagy *kua-c* próbálta szerencsáját. Szakadatlanul pergett a hajón a dob és kongott a gong — a szegény vontató kulik csakúgy bukdácsoltak a rettentő erőfeszítés alatt . . . mind hasztalan! Vissza kellett eresztetniök a hajót s nagy küzdéssel esti 7 órakor átvergődtek szintén a mi öblünkbe.

A zuhatag harsogása volt éjjel az altató-dalom.

★ ★ ★

Másnap, szeptember 2-án, derült reggel, de teljes szélcsönd van, mely bizvást eltart délig s így vesztegelünk

kell. Hét órakor reggel Starlinggal a parti hegyek közé indultunk egy vizesés felé, melyet a hajóról jól kivehattunk. Út nem vezetett oda s így toronyirányt mentünk, bokrokba-sziklákba kapaszkodva. Starling a vizesés fölé, én az aljára akartam kerülni s így útunk elvált. Valami felőrai imbolygás után a vizesés alján voltam — de oh fájdalom! — a fürdés élvezetét elzárta előlem egy tiz méter széles sziklahasadék, a melyen nem tudtam átjutni. Jól elcsigázva értem vissza a hajóra.

Nemsokára megérkezett derék angol bajtársam is, rendkívül elegánsan sántikálva. Meghatottan beszélte el a jó fiú, hogy ő mintegy 150 méter magasságban szépen beleült a patakba s kéjesen hempergett abban. Egyszerre megcsúszott s aztán a hátán automobilozott lefelé vagy 10 méternyi lejtőn, míg a lábaival egy csalitban megakadt. Bizony, nagyon siralmas állapotban volt a deli termete, s bár rettenetesen gyógykezelttem, még két hét múlva is csak nagy kényesen tudott a székre ülni.

Már ebéd után voltunk, mikor a Sheik-kutyám lohogott le a hegyről iszonyú vonitással, össze-vissza vérezve-törve. Nyomomon keresni indult engem a hegyekbe, s a nyom vissza is vezette — de a nagy buzgóság közben bizonyára sok sziklahasadékba bukfenczezett. Szomorúan nyalogatta sebeit s látszott rajta, hogy miként a gazdái, ő sincs megelégedve a kirándulással.

* * *

Mikor a szél fölkerekedett, ismét neki vágunk a kataraktnak. Ezúttal azonban még annyi szerencsénk sem volt, mint tegnap, mert alighogy a víz sodrába értünk, vontatókötélünk egy vízalatti sziklában megakadt s elszakadt. Erre az áradat hátán úgy repültünk lefelé, mint egy megvadult gyorsvonat s csak egy mérfölddel alább jutottunk ismét lélegzethez s a parthoz. E szerencsét is csak annak köszönhattuk, hogy az elszakadt kötélből mintegy 200 méternyi darab lógott a víz alatt, ez valahogy ismét megakadt egy vízalatti szirten s így szépen megfogta a dzsunkot.

Ujra a vizesés alá törtettünk — mert hát három az igazság!

Ezúttal azonban a lao-ta, a helyett, hogy a középre engedné kicsapni a hajót, elhatározta, hogy inkább a parti sziklák mellett próbál szerencsét. Itt bár veszedelmesebb a vontatás, kevés rakományú, könnyebb hajók mégis inkább jutnak a zuhatagon át, mert könnyebben tarthatják magukat távol a sziklafaltól. Egy órai küzködés után, csak hüvelykenként haladva előre, hol a forgóban táncolva, hol oda-döngve a sziklafalhoz, a zuhatag peremére emelkedtünk. E percben a lao-ta, hogy embereit ijesztéssel még nagyobb erőfeszítésre serkentse, egy égő gyújtó-zsinórt dobott a földélezetre, melyre néhány száz robbanó krakker-gyutacs volt fűzve. Recsegett, dörgött, ugrosott aztán a sok száz krakker, mire a matrózok az elődokra rohantak s onnan húzták maguk is a sziklaparthoz erősített tartalékkötelet. A krakker-ijesztés fényesen bevált. Öt perc múlva a zuhatag fölötti vizen voltunk.

A part mellé álltunk s a vontatók hajóra szálltak, mert itt egy függőleges sziklafal következett, a melyről lehetetlen a vontatás. Át kellett mennünk a túlsó oldalra, de mert csak gyenge a szellőnk — evezőre kellett kapni. A két nagy *jalu*-ba 10—10 ember kapaszkodott s negyed óra alatt a túlsó oldalon voltunk. (A *jalu* 10 méter hosszú igen erős evezőlapát, mely jobbról-balról a hajó pereméhez van kötve. Nem a szokásos evezést végzik a *jalu*-val, hanem folyton a víz alatt dolgoznak vele, utánózva a hajócsavar szárnycsapásait.)

* * *

A túlsó oldalon kényelmes ösvényen haladtak a vontatók s magam is gyalog követtem őket, hogy a partvidéket jobban áttekinthessem. Az ösvény 3—10, sőt 30 méternyi magasan vezet a sziklapartokon s igen fárasztó. A vidék remek szép! Körös-körül 1000 méteres hegyek; az óriás hegykúpok — valamely földrengés miatt — egymásra vannak dőlve s egymást eltolni látszanak. Ily sajátságos alakulatokat csak a délamerikai Kordillerákban láttam Chileben, Iquique mellett.

Két mértfölddel föllebb a kép megváltozik. A folyam 400 méterre szorul össze s nyugatra kanyarodván, a hegyek

minden oldalról elzárni látszanak a folyamot, mintha az egy zajló-forrongó tó volna. Pedig az ár sebessége itt 15 kilométer óránként s a víz mélysége az ily szorosokban 100—200 méter között váltakozik.

Az ösvényen haladva, egy helyen az út fölött kis házíkot vettem észre, mely egy barlang szádaja mellett volt felépítve. A házíkö előtt öreg anyóka kucorgott s varrogatott, mellette négy kis gyerek játszott. A mint e kis süvölvények megláttak engem, a fehér ruhás mumust, fellegszakgató sivalkodásba törtek ki s a barlangba menekültek.

Az öreg sisera is megdöbbszent a gyászalaktól (Khinában a fehér szín a gyász színe!) s rémülten bámult reám. Azzal jutalmaztam a szegény némbert ügyefogyottságát, hogy gyorsan elsiettem. Este 6 órakor lehorgonyoztunk.

Szeptember 3-án, reggel 7 órakor, borongós idő mellett tovább indultunk. Csak lassan haladunk, mert a folyamban levő ezernyi szikla közt alig tudunk biztos vizet találni. A vontatóknak is keserves a dolguk. A parti sziklaszakadékokat itt ott földtöltések kötik össze s ezeket az árvíz elmosta. A vontatóknak ily helyeken messze kerülővel kell a másik sziklaösvényre kerülni. Bizarrr szép hegyi képet nyújt a partvidék, mely 600—900 méter magas hegyek által van körítve. Az egyik hegyormon gyönyörű Buddha-templom áll. Időközben megszólal ott fenn a mélaszavú *gong*; az egyedüli hang, mely átzúg a szorosok fenséges csendjén.

Tíz óra felé a partra szálltam s néhány mérföldnyire baktattam a vontatók után. Az exponáltabb sziklák élein számos négy centiméter mély bevágás van, melyeket a vontató-kötél vájt a kemény gránitba. Ha elgondoljuk, hogy csakis a fölfelé menő hajók kötele érinti e bevágásokat s csakis 1—2 pillanatig: elképzelhető, hány évszázad alatt hány hajónak kellett erre járni, míg e bevágások ily mélyre koptak?!

* * *

Délben *Nan-toa* falucsánál kiértünk az Icsang-szorosból s itt kikötve, vontatóink a folyam homokos partjára szálltak ki, pár órai pihenőre, míg én azalatt egy tisztább vizű öbölben megfürödtem.

Itt egy kisebb folyó ömlik a Jang-ce-kiangba. Télen, mikor a víz vagy tíz méterrel alacsonyabb a mostani vízállásnál, a folyó torkolata előtt számos éles sziklaríff mered ki az árból, most csak pár nagy sziklatömböt látunk ott, melyekre buzgó boncok ékes verzeteket pingáltak, a vidék szépségeinek dicsőítésére.

A folyócska határt alkot itt a mészkő- és gránitalakulatok között s innentől kezdve a vidék is egészen megváltozik. A Jang-ce itt másfél mérföld széles s a felhőkig érő sziklagerinceket 150—200 méteres dombok váltják föl. A folyam medre tele van nagy sziklatömbökkel, melyeken nagy robajjal törtet át, örökös forgatagokat alkotva, az ár. Húsz kilométer hosszú ez a veszedelmes katarakt, a melyen — különösen a téli alacsony vízálláskor — számtalan hajó pusztul el.

A szirtes partokat látva, bizony nehéz elhinni, hogy Khína legtermékenyebb része ez s a szoroson végighajózva, szinte azt képelem, hogy a Bab-el-Mandeb-szorosban vagyok. A dombosabb partokon túl óriási hegyek kúpjai láthatók, hozzáférhetetlen rengeteg őserdővel, hol európai ember még sohase járt.

A Jang-ce e veszedelmes folyamrészét *Jao-csa-ho*-nak nevezik a dzsunk-hajósok s nemcsak ezek félnek e helytől, hanem a vontató-kulik is, kik — miután a partok egymás tetején össze-vissza torpadt sziklatömbökből állanak, nagy életveszedelmek között kénytelenek azokon átkapaszkodni s a mellett a nehéz dzsunkot is vontatni ár ellenében.

Délután két órakor a tulsó partra vágunk át, hol csendesebb vizet sejtettünk. De a vízroham itt is nagyon sebes volt. Estig mégis elkerültünk tíz nagy dzsunkot, melyek tele rakományyal még kevesebbet haladhattak, mint mi. Ez úton több fényképfelvételt csináltam, Starling szíves segítségével.

Itt ugyancsak megjárta derék bajtársam inasa. Egy helyen, hol egy félemletes örvényen kellett áttörtetnünk, előzőleg pihenőre állt a hajó a parthoz s a jó fiú, ki csak úgy remegett az ijedtségtől, kimászott a sziklákra a vontá-

tókhöz. Estig azonban sehol sem köthettünk ki, s így a szegény gyerek egész napon át örült hőségben mászott a parti sziklákon át, keservesen ríva és átkozódva s mikor végre ismét a hajóra szállhatott, keze-lába csupa vér volt s csak összerogyott a földözetten. Ünnepelesen megfogadta nekem, hogy többé nem fog félni.

* * *

Este hét órakor kicsike faluhoz értünk. Még világos volt s így kikötés után partra szálltam, az itteni bambusz-kötélgyárat megtekinteni. Még dolgozott a gyár népe, mintegy 40 ember, kiknek — a halászáton kívül — a kötélverés a mesterségük.

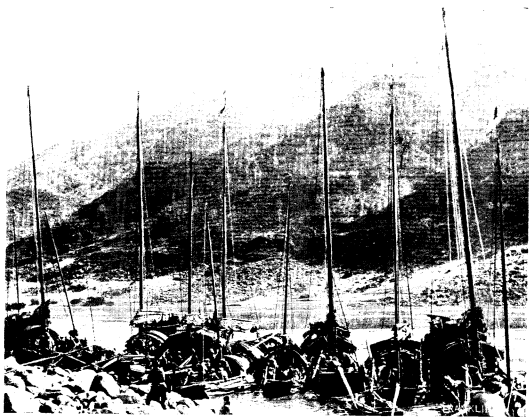
Húsz házból áll a falu; közel a parthoz egy földött, minden oldalán nyitott nagy épület áll, hol a bambuszrostokat tilolják; mellette a kötélraktár, a kész kötelek nagy tekerceivel.

A köteleket bambuszrostokból sodorják különféle vastagságban. Erősebb a kendernél az ily kötél, de hát az éles gránitszirteken való örökös surlódástól ezek is hamar elkopnak s elszakadnak. A kész kötelek tekerceit 12 óra hosszáig főzik mészoldattal nagy katlanokban, azért, hogy a bambuszrost elveszítse természetes merevségét s hajlósabbá váljék.

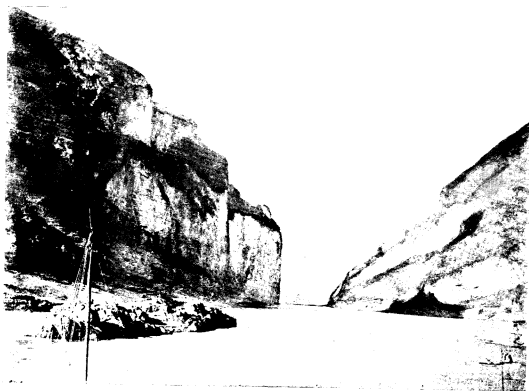
A fölfelé menő hajók itt szerzik be kötélszükségeiteket s ily kötél nagyon sok kell, mert egy tekerces csak egy úton át tart ki. Néhol az áram lassúbb s ilyen helyen a vékony kötél is megteszi, más helyeken azonban a karvastagságú nagy molo-kötelek is úgy elszakadnak, akár a cérnaszál. Egy 300 méter hosszú, 2½ centiméter átmérőjű kötélért mindössze 2000 kest (= 5 korona) fizettünk! mit szólnak ehhez a magyar kötélverők?

* * *

Másnap, szeptember 4-én hűvös hajnalban indultunk tovább; tíz órakor aztán megint oly hőség támadt, hogy minden ruha lemállott rólunk. Közvetlenül az indulás után egyik «úszó»-nknek baja esett. A vontatók közt kapaszkodott a parti éles szirtek között s egy helyen egy rendkívül éles szirtesúcs csontig érő mély sebet vágott a lábaszáran.



KIKÖTÖTT DZSUNKOK A ZUHATAG ALATT.
(55. l.)



TUNG-LING SZIKLASZOROS.
(59. l.)



Elesett s társai a hajóra hozták szegényt. Sehogysem engedte magát ápoltatni s így persze annyira elmérgesedett a seb, hogy csakhamar az egész lába elsebesedett. Az út végéig nem is dolgozhatott többé s Csunkingba érve, bizony csak levágta a lábát a misszionáriusok doktora. A boldogtalan kuli nép így packázik az egészségével, életével!

A folyam még itt is mértföldnyi széles s tele van kiálló szirtcsúcsokkal. A parti sziklavidék még vadabb s a szegény kuliknak rettenetes fájdalmakat kellett kiállniok. A szirtlabirintus s törmelék között mászva, kézzel-lábbal kapaszkodva vontatják a nehéz kötelet oly csigalassúsággal, hogy alig centiméternyit halad a hajó percenként. Mikor veszélyesebb szikla-passage-on kell a hajót átvinni, vagy a hol igen erős a víz rohama, ott 3—4 hajó bevárja egymást s ezek összes legénysége összefog, hogy egyenként átvontassák a dzsunkokat. Esti 6 óráig, a mikor ismét ily veszedelmes helyhez értünk, mindössze tíz kilométert haladhattunk.

A hely, hol kikötöttünk, egy nagy zuhatag alatt volt, hol egy métert esik a víz s az *áradat rohama közel harminc kilométer óránként*. A legsebesebb gőzhajók rekordja ez.

Itt már 12 nagy dzsunk áll egymás mellett, várva, míg az átvontatás sora rákerül. A parton 30 kis házacska áll s ezek lakói abból élnek, hogy az itt megrekedt dzsunkokat segítik átvontatni a katarakton. Nyomorúságos kereket; egy nap alig keresnek meg többet 5—6 krajczárnál s mégis az egész felső Jang-ce-kiang partjain sok ezer szegény kuli tengődik e véres kenyéren . . .

Szeptember 5.-én reggel 6 órakor az összes hajóraj munkához látott. Hét órakor az én dzsunkomra került a sor.

A vizesés itt főleg azért veszedelmes, mert e helyen a folyam hirtelen derékszög alatt fordul északnak s e miatt természetesen a kanyarultnál legerősebb a víz sodra! Télien, mikor alacsony a vízállás, a meder itt tele van sziklacsúcsokkal, melyeken már számtalan hajó ment tönkre; de a folyam most áradásos, nincs ugyan mit tartani a rejtett szikláktól, de annál borzasztóbb a víz rohama; óránként 24 kilométer! Örvény és forgó egymás mellett s e körbe rohanó tölcseres örvények 10—12 méter átmérőjűek. No

lesz itt mindjárt nemulass, gondolám magamban s nem is alaptalanul

A derékszög-kanyarulat miatt a folyam közepe felé kormányoztuk a hajót, melyet a partról vontattak kulijaink. A kormány-orrlapátot én és a lao-ta fogtuk erős kézzel; csakúgy rengett-döngött kezünkben, a mint a víz rohama folyton ostromolta! Egyszerre csak egy vízalatti szikla-csücsztől ferde irányba zökkent a hajó s egy óriási forgóba került. E pillanatban elugrott mellőlem a lao-ta s felkapva a szekercét, egyetlen csapással elvágta a vontató-kötelet. ha egy pillanattig késik, a hajót menthetetlenül felborítja az áram! Így megszabadulva az ellenállástól, hajónkat fölragadta az ár s azt félig oldalra fordítva, sodorta rettentő erővel lefelé. Most aztán csigavér kellett, hogy a parti szirt-fokok elől elkormányozzuk a szédületesen rohanó dzsunkot.

Három mérföldnyi távolra tartott ez az örületes haláltánc, míg ismét borgonyt vethettünk. Ideje volt, mert a nap már lenyugodott s ha a sötétség beállta előtt nem találtunk volna alkalmas horgonyhelyet, bizony odalett volna minden természettudományom — emberestül együtt.

Másnap elülről kezdtük a mulatságot, de ekkor a zuhatag alján bevártunk egy utánunk jövő katonai dzsunkot s ennek 40 főnyi legénysége is segítségünkre volt (viszontszolgálat fejében); azonkívül vagy 20 partlakó kulit is megfogadtunk vontatóknak.

A dobos a vontatók sorai közt elkezdi az ütemes dobolást: tram-tram, tratatam s a három bambuszkötelet 90 ember feszíti feljebb-feljebb. A hajó lassan, hüvelykenként törtet a zuhatagnak, orra lassanként kiemelkedik a vízlejtőből a parton a vontatók még jobban ordítva húzzák a köteleket s most már a hajó egyharmada áll ki a vízből! Ez volt a krízis! Még egy erős rántás a köteleken s a hajó a felső vízplateau árjába zuhan.

Mikor a hadi dzsunkát is felvontattuk, az én lao-ta kollegám bőkezűen megjutalmazta a segítő partlakókat. Adott mindeniknek 16 kest (2 krajcár) s ez összegért három óra hosszat dolgoztak a szegény ördögök!

Innentől kezdve egyik sziklaszorosból a másikba vergődtünk. Sivár, kietlen, szomorú az egész partvidék. Égig meredő sziklafalak, szirtek övezik a tájékat hömpölygető, zúgó folyamat s nincs egyéb változatosság, mint a zuhata-gokon való küzködéses áttörtetés.

A csendesebb helyeken úgy folyt le a szieszta, hogy a lao-ta betömködi a vizalatti sziklák által megsérült hajó-fenék repedéseit. A khinaiak egyetemes étele és gyógyszere a főtt rizs, jó flastrom a hajótörésre is! A sűrű péppé főtt rizsbe bambuszrost vagdalékot gyúr s ily vagdalt-szeletekkel dugdossa be a repedéseket. Tény, hogy e gyurma többet ér, mint a faggyús kócz.

* * *

A *Tai-kung* sziklaszorosnál vesztettük el az első em-bert. A szikláról lepattant karvastagságú bambuszkötél összetörte a szegény kuli mellkasát. A fődélzetre hoztuk; zsebgyógyszertáram arnica-készletét alkalmaztuk sebeire addig is, míg a közeli falueska doktoráért küldöttünk. No, nem volt benne köszönet!

Mikor az megérkezett, feltette óriási gömbölyű okulá-riumát s műértőleg fixirozta a véres habot köhögő, nyő-szörgő szegény embert. Aztán leült melléje a fődélzetre, pipára gyújtott s valami viasztekercset meggyújtván, ezzel telecsepegtette sütötte a vonagló ember mellkasát, hom-lokát, talpait, mialatt ez fogait csikorgatta nagy fájdalom-ban. . . .

Nem nézhettem tovább ezt a bestiális hóhér-procedurát, melyet megakadályozni nem állt hatalmamban s fölmentem a kormánybordra, hol a lao-ta égre emelt szemekkel mű-áhitatot produkált s verte kegyetlenül a nagy rézgongot, a mivel el akarta riasztani a haldokló kulit fojtogató rossz szellemeket. Ha lett volna cseppnyi jóízlés e szellemekben, hát el is kotródtak volna — mert ha tehettem volna, ma-gam is megszaladtam volna e pokoli koncert elől.

Egész napestig s éjen át ápoltuk-borogattuk a szegény kulit; éjfél után 3 órakor aztán meghalt. Előhívtam a tai-kungot, ki avult deszkából koporsót ácsolt össze s miután a hullán a halott-próba megejtetett, a lao-ta és én csó-

nakba szállva, két matrózzal a partra vitettük a koporsót s a sziklariffelek egyik földes szakadékában elföldeltük.

Szomorú éji temetés volt ez! Dörgött-villámlott, csapzott a zápor s a bőszült folyam harsogása volt a *Circum-dederunt*-ének

* * *

Erről a szomorú helyről hat álló napig nem mozdulhattunk! Kontra-szél, mely olykor orkánná fajult, örökös zápor s a folyam örült áradása kényszerített az ittmaradásra. E közben még arra sem volt mód, hogy a nem messze fekvő falucskába mehettünk volna, mert a mint az ár nőttön-nőtt, 3 óránként közelebb és közelebb kellett hajónkat a part felé vinni s újból lehorgonyozni.

Hat nap alatt nem kevesebb, mint tizenöt méternyiit áradt a Jang-ce-kiang! Ily rémséges rekordot nem produkál a világ egyetlen folyama sem!

A parti sziklák közül megjegyeztem magamnak egyet, vagy itt-ott egy fát s aztán figyeltem, mint tűnnek el egymás után az árban. Nagyon desperátus időtöltés biz ez s már attól félttem, hogy gombák nőnek a fejemen, mikor a hetedik reggelen végre kisütött a nap!

Partra szállítottam az egész hajónépet, s nagy gaudiummal bevonultunk a faluba.

Jó ürühúsos reggeli s tea feledteté kulijainkkal a kiállott izgalmakat az elföldelt bajtársat már régen elfeledték.

Starlinggel vállravezve a kodakokat, a hegyek közé indultunk némi sziesztára s vagy négy-öt kilométernyi út után egy pompás, harminc méternél magasabb kristályvizű vízesést találtam, melynek az alján mély, átlátszó víz-medence pezsgett! Nos, olyan felséges fürdést, mint itt, a «hegyi tündérek zuhatagja» alatt, még a trouvillei fürdőben sem élveztem. Pedig ez jóval drágább volt Csupa hálából, *pro memoria*, le is fényképeztem e meseszép vízesést.

Félórai bandukolás után az ösvény nélküli hegyoldalon egy plateaura értünk, hol szép ültetvényt s farmházat találunk, mintegy százötven méter magasan a folyam fölött!

Innen csodaszép a kilátás! Jobbról belátni a sötét sziklaszorosba, melyben harsogva csörtet a böszült folyam, alattunk a kis falu, egy kis Buddha-templom, s az ott veszteglő nagy dzsunk-flotta, melyek innen apró csónakoknak látszanak. Balról elénk tátong az Icsang-szoros s a láthatárt égis meredő sziklák körítik.

* * *

Délután 3 órakor alszél támadt, s a lao-ta elhatározta a négy mérföld hosszú *Tung-ling* sziklaszoroson áthajózni. Eleintén jól ment minden, míg egy 50 méterre beugró sziklariiff a víz közepére kényszerítette hajónkat. Itt elkapta a víz sodra a dzsunkot, s oly erővel dobta a sziklához, hogy pillanatra azt hittem rögtön elsülyed. Nagy erőfeszítéssel eltoltuk a dzsunkot a sziklától, de ekkor egy forgóba kerültünk, mely a hajóorrú úgy odacsapta egy kisebb szirtre, hogy az előkormány szilánkká tört. Még jó szerencse, hogy a nagy lökést ez a kormány fogta föl, mert ha a hajóoldallal dobattunk volna a szirtre, perc alatt elsülyedt volna a dzsunk. . . .

Isten segélyével ismét a parthoz vergődtünk s a másnap azzal telt el, hogy a hajót tataroztuk s új orrkormányt ácsoltunk.

* * *

Szeptember 12.-én ismét a régi nóta; nincs szél, tehát nem mehetünk. Ez az örökös szélesedés bizony erősen kipróbálja a türelmet. A vízállás oly magas, hogy a vontatók ösvényei többnyire víz alatt vannak s így a vontatás lehetetlen. A szorosokon pedig csakis vitorlával lehet átjutni. Kisebb hajók, kua-c-ok a legrosszabb helyeken is keresztül dolgozzák magukat evezőkkel, csákyákkal — de a nagy hajók a szélre szorulnak. Télen, mikor az alacsony vízállással a vontató-utak is szárazak s a víz sodra sem oly erős — egész napon át haladhat a hajó, akár van szél, akár nincs s egy huszonöt tonnás hajó 30 nap alatt teszi meg azt az útát, a melyhez most másfél hónap szükséges.

A parti domb-lejtőn kis házikó állt, mellette mintegy 50 négyzetméternyi kukorica-ültetvény. Kulijaink erősen megdézsmálták a termést, a mit a házikó lakója, egy öreg néni

észrevett s egész nap veszekedett a tolvajokkal. Különösen az új «úszó», kit a sebesült úszó helyébe szerződtettünk pár nap előtt, tett ki magáért. Valóságos jongleur ez a ficzko. ki úgy jár-fut a kezein, akár a lábain; a vontató-kötélen végigszalad, akár a macska: de a tolvajlásban is felülmulhatatlan. Valahányszor a parton volt, mindig tele rakomány-nyal tért vissza s a többi kuli szívesen segédkezett neki. Éretlen narancs, tök, ugorka, retek, egyaránt megfért az iszákjukban s elgondoltam, hogy ha a többi hajók népe is ily zsvány — bizony rossz aratásuk lehet a szegény parti lakosoknak. De hát nem lehet csodálni e garázdálkodást, mert a vontatók élelmezése tényleg oly nyomorúságos, hogy abban a legcsenevészebb zöldség is valóságos delikatesz-számba megy.

Délután egy órakor alszelünk támadt, a melylyel tova-vitorláztunk; mikor az meggyöngült, evezőkkel és csákllyákkal toltuk a hajót előbbre s este öt órakor kiértünk a Tungling-szorosból.

Főlebb vagy két kilométerrel ismét új szoros van előttünk: a *Niu-kan-ma-fei-sia* (ökörmáj, lőtüdő-szoros). E különös parlagi nevekre a hajónép kereszteli el a folyamrészeket s többnyire jellegzetesek is azok. Itt is, a szoros bejáratának balparti sziklafalából, mintegy 200 méter magasságban egy sajátságos alakú sziklatömb mered ki, mely csodálatosan hasonlít egy tüdőhöz.

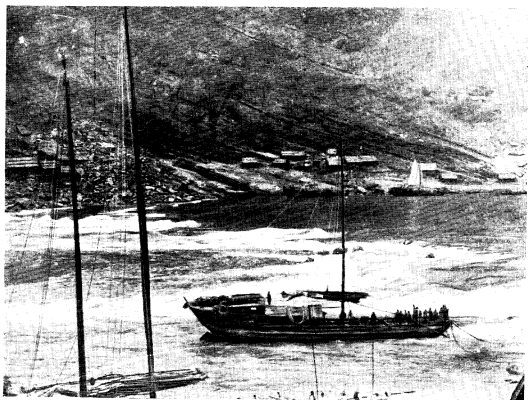
A két sziklaszoros közötti folyamszakaszon 800 méternyire szélesedik ki a Jang-ce-kiang s közepe egy sziklaszigetet alkot, mely a folyamot két sebesen zajló csatornára osztja. Télen a sziget egészen kiáll a vízből, most azonban az ár zúgva-forrva rohan át rajta s jaj annak a hajónak, a mely föléje kerül.

Mi a baloldali csatornán törtettünk át, mely most sziklamentes; télen át azonban itt is számos szirtcsúcs mered ki a vízből s életveszedelmes az ezen át való hajózás.

Pár év előtt itt nagy szerencsétlenség történt. *Pao-csao* tábornok, Hu-pe tartomány főnöke hajótörést szenvedett itt. Dzsunkjának a vontató-kötele egy vizalatti sziklába akadva elszakadt s a hajó egy óriási forgóban felfordult. A tábor-



TAO-ISTA TEMPLOM.
(61. l.)



A CSIN-T'AN ZUHATAG.
(61. l.)



nok két fia s kíséretének nagy része a vízbe fulladt; őt magát a mentő lifeboat fogta ki a vízből, mely a katarakt alján áll mindig készenlétben úgy itt, mint a többi vízeséseknél is.

A szoros bejárata előtt a jobb oldalon, 50 méter magasságban, régi nagy tao-ista templom áll, mely mögött magas hegyek emelkednek, míg a túloldalon ezer méterre nyúlnak föl a meredek sziklaormok. Az öt kilométer hosszú szoroson pompás széllel vitorláztunk keresztül, majd az egyik, majd a másik oldalon haladva, ahol csendesebb volt a víz.

Feleüton a szoros derékszögű kanyarulattal balra fordul s innentől kezdve folyton a jobb oldalon haladva, este hat órakor *Csing-t'an* városához értünk, melytől a hasonló nevű vízesés is nevét vette.

A Csin-t'an zuhatag.

Számtalan dzsunk volt itt a sziklás partok mellett kikötve, várva, míg kissé leapad a víz. Mert különös hely ez! Olykor a magas vízállás rohama miatt nem lehet rajta átmenni; mikor meg alacsony a víz, akkor ezernyi szirtcsúcs mered ki abból s a sekély vizű katarakta előtt a hajóknak minden rakományt a partra kell kirakniok, hogy üresen átmenvén a zügókon, ismét fölvegyék terhüket.

Az én lao-tám bánatosan jelenti, hogy mi sem mehetünk odább, várni kell, míg kissé leapad az ár. *Re bene gesta* leültem a födözet sátra alatt, hajónaplómat tovább írni.

A kulik író-ládám köré rajzanak, oldalt és fölém hajolva nézik a soha nem látott magyar betűvetést. A viláért sem kergettem el őket.

A bátrabbak oda-odaböknék újjukkal egy-egy teleírt folians valamely sorára és megkérdik, mit jelent ez a sor? Megmondom s aztán alig győzők nekik felelni.

Egyszer csak azt veszem észre, hogy az egyik sandaszemű kuli már vagy ötödször — több egyéb kérdései között — mindig egy és ugyanazon sorra bök és újra meg újra azt az egy sort fordíttatja velem. Ahá! . . . a ravasz

gazember nem hisz nekem és azt gondolja, hogy csak talá-lomra adok ennek vagy annak a sornak bizonyos értelmet. Ellenpróbára tesz, hogy valóban azt jelenti-e az ákom-bákom?

Megállj tolvaj! Amint hatodszor is rámutatott arra a bizonyos sorra, felelet helyett hatalmas baraczkot nyomtam a czopfos búbjára.

— Hát ez mi volt? . . . ordít a kuli.

— Egy magyar baraczk! Illet termelnek Balaton-Almádiban!

— Na-ko-plui-has! (Ez nem volt jó!) véli a kuli s fejét vakarva eloldalog.

Mielőtt beállt az éj, szétnéztem a közeli kis városban. Szurtos, piszkos fészek ez is; patkányoknak való Eldorádó. Mégis csak jobb a vízen!

* * *

A Csing-t'an (új zuhatag), mint a neve is mutatja, az újabb időkben keletkezett. A Ming uralkodók idején, mintegy 270 évvel ezelőtt, nagy hegyomlás hozta létre. A jobbparti meredek sziklacsúcsok a folyamba zuhantak, nagy gátat emeltek abban — s veszedelmes zuhatagot formáltak.

Tizenkét év előtt ujabb hegyomlás volt s most már az egész folyam tele volt sziklával. A tengerészeti vám szak-értő emberei hét hónapig dolgoztak a sziklagát szétrobban-tásán s eltakarításán, míg azon egy keskeny átjárót sza-baddá tehettek. E hegyomlást követő napokban itt roppant sok szerencsétlenség történt. A tibeti határ felől lejö-vő hajók — nem lévén távirda-vonal, melyen értesíthettek volna a veszedelemről — aggálytalanul rohantak neki a forgatagnak s egymásután pusztultak el abban. Több mint négyszáz hajó s több ezer ember veszett itt el pár nap alatt!

Az örvényes-sellős rész mintegy négy kilométer hosszú s nyáron át, bár sok forgó teszi veszedelmessé, jól áthajóz-ható. Télen, a vizalatti csúcsok miatt, csak rendkívül nagy vigyázattal lehet azon átvergődni és pedig csakis helyi hajó-kalauz vezetése alatt. Ezek az emberek jól vannak fizetve. A negyedórai útért, a mennyi idő alatt a lejö-vő hajó lefut a katarakton, 2—3 dollárt kapnak.

Reggel 10 óra felé az első zuhatag alá vontattuk a dzsunkot, hogy az első széllel neki vágjunk annak. Erős építésű kis molo van itt s ahhoz álltunk. Mig a kabinomban Starling úrral reggeliznék, a födözeten nagy pörpatvar támad. A lao-ta perel egy idegen khinai úrral, a ki pénzt kér azért, hogy az ő molójához kikötöttünk. Rappontra hivatam be őket.

— Kié a part, amelyen a molo áll? kérdem a lao-tát s az idegent.

— A városé — felelik.

— Akkor maga, lao-ta, hivassa ide az előljárót — addig pedig ezt az urat dobja ki.

Perc múlva kirepült a khinai, az előhívott előljáró pedig meg is köszönte nekem a zsaroló megfenyítését.

* * *

Tizenegy órakor 40 vontató fogózkodott a dzsunk kötelebe, kifeszítettük a vitorlát s kedvező szélről is segítve, 2 óra alatt áttörtünk a zuhatagon. Aztán hol a jobb-, hol a baloldalon hajóztunk főlebb, míg egyszer a lao-ta elszámította magát s olyan forrongó áramba kerültünk, a melyből csak másfél órai rettentő küzködés után szabadúlhattunk ki.

A folyam ismét mérföldnyi széles. A balpartról gyönyörű zöldszínű folyó szalad a Jang-ce-kiangba; a zöld áram sávját messzire meg lehet különböztetni a Jang-ce piszkos, sárga vizében. Délután beborult s öt órakor megereedt az eső.

De az eső miatt nem állunk meg ezúttal. A szél kitünő s ezt felhasználjuk. Néha szakadásig duzzasztja a vitorlát s mi vígan repülünk a balpart homokos, vízmosásos partjai alatt — olykor felfelé törő ellenáramlatot is találva, mi a partok mellett nem ritka jelenség. Majd ismét háromszáz méter magas hegyek közé érünk. A víz sodra itt 9—10 kilométernyi, de dzsunkunk játszva túrja magát keresztül a rátörő habokon.

A hogy estefelé a *Ping-su-pao-csien* nevű, másfél mérföldnyi hosszú sziklaszoroson áthajóztunk, a kijárat végén, 30 méter magasban a sziklafalba vágott barlangszádakat

vettem észre, melyek hosszú vonalat alkottak s tökéletesen hasonlók a balaton-kenesei úgynevezett «tatár-lyukak»hoz, a melyekben Batu Khán tatár hordái elől találtak menedéket 1241-ben az ottani magyarok. Kérdésemre a lao-ta elmondotta, hogy ezeket az üregeket a vidékbeli lakosok a különböző lázadások idején csinálták s ide menekültek a forradalmárok gyilká elől. Legutóbb a tai-ping lázadás alatt voltak lakottak ezek a hozzáférhetetlen ments-várak.

Este hat órakor Kuei-csu város alatt kötöttünk ki s nagyon meg voltam elégedve a dzsunk mai rekordjával. Ma 60 lit (30 kilométert) tettünk meg.

A nagy Jen-tan zuhatag.

Szeptember 14.-én reggeli hat órakor teljes szélcsendben tovaindulunk. Sűrű köd borítja a folyamot, alig látni 30 méternyire. Lassan vontatvást haladunk a jobb parton, kétszer is pihenőt tartva, mert vontatóinkat nem láthattuk. Nyolc órakor felszállt a köd s derűs nap ragyogott ki.

Kuei-csu mellett tíz órakor haladunk el. A kis város falakkal van körülvéve s 50 méter magas plateau-n épült egy, a Jang-ceba ömlő mellékfolyó torkolatánál. Alig egy-két csónak áll a kikötőben, nagyobb hajó egy sincs itt. Kereskedelmi forgalma alig említésre méltó. Vidéke erdősziklás s hatalmas hegláncolat köríti. Déli 12 óra volt, mikor a nagy Yen-tanhoz, a hajók réméhez értünk, mely zuhatag aljánál már egy jókora dzsunk-flottát találtunk, amely arra várt, hogy hajóik egyesült erővel s egyenként átvonattassanak a vizesésen.

A Jang-ce-kiang két legnagyobb vizesése Csing-tan s a Yen-tan zuhatag. Előbbi a nyári magas vízálláskor jól áthajózható, a Yen-tan azonban annyira tele van nagy és kis sziklatömbökkel, hogy minden vízállás mellett egyaránt veszedelmes. A kiálló szirteket még ki lehet kerülni, de a vízalatti kőcsúcsok minden pillanatban összetöréssel, vagy felborítással fenyegetik a hajót. A nagy katarakt lefénnyépezése végett a parti sziklák egy harminc méter magas ormára mentem föl s onnan letekintve, a sziklák közt ha-



A NAGY JEN-TAN ZUHATAG.
(64. l.)



SZIRTES FOLYAMI RÉSZLET.
(70. l.)



sogva tomboló tajtékos áradat s a dzsunk-flotta látványa, valóban vadregényes kép volt.

A legveszedelmesebb rész, hol a hajónknak át kellett menni, két óriási sziklatömb között volt, hol az átvágáson iszonyú rohammal vágatott át az ár. Ez átvágás némi kanyarulatot is alkot itt; ezért a sziklaoldalra rohanó víz ezen az oldalon egy méterrel magasabb volt, mint a tuloldalon, a közepén pedig széles töleszerű örvény forgott. Mi e borzalmas ponthoz képest a sziciliai Szcilla és Kharibdisz?!...

Pár hó előtt is nagy szerencsétlenség történt itt. Egy Csunkingbe utazó vámtiszt dzsunkja a lejtősvízü sziklához csapódott s nyomban elnyelte az örvény. A rémes pillanatban hárman, köztük a vámtiszt, megkapaszkodhattak a sziklában, de a legénység többi része a lao-tával együtt nyomtalanul elvesztek. A három hajótört egy óra hosszáig függött e sziklán élet-halál között, míg a parti nép egy erős lifeboattal megmentette őket.

Az én dzsunkom délután egy órakor indult neki a zuhatagnak; három erős kötelünket 220 ember vontatta! Mi a hajóban a nagy orrkormánynyal s összes csákláinkkal tartottuk távol a hajót a sziklafaltól. Csak alig-alig, hogy hüvelykenként mozdult előre a dzsunk s félórai iszonyú küzködésbe került, míg az alig 50 méter hosszú gyeheennán átvergődtünk. De a jó Isten átsegített rajta.... Ki bálná testi fáradságát.

A zuhatag fölött lehorgonyoztunk, mert most meg a mi összes embereink mentek vissza a többi három dzsunkot felvontatni, a melyek legénysége előbb nekünk segített. Így csak három óra tájban indulhattunk tovább.

Egész délután pompás széllel haladunk, csak a vízbe messze benyúló sziklafokoknál szállítottuk partra a kulikat, hogy ott átvontassák a hajót. Ily fokoknál a vízáram igen erős s azt csak még erősebb szélben lehet vitorlával meggyőzni. De a lao-ta mégis vagy tízszer megpróbálta vitorlával átjutni. Hasztalan; a hajó mindig hátrálni kezdett. Ekkor persze a lao-ta kiküldte a partra a vontatókat — tehát 15—20 percet mindig elfecseréltünk e kísérletezés-sel. A napi rekord azonban mégis kielégítő volt. Ma is 40 kilométerrel jutottunk előbbre.

A partvidék remek szép. A lejtős domboldalak mindenfelé szépen műveltek; százféle termény virul rajtuk — akár egy óriási virágos kert s nincs egy tenyérnyi föld, mely beültetetlen volna.

Este hét órakor teljes sötétben kötöttünk ki.

* * *

Szeptember 15.-én hajnalban arra ébredtem, hogy ugyancsak veri kabinom tetejét a zápor. Indulásról tehát szó sincs s látva a födözetten didergő szegény kulikat, nem is nógattam a lao-tát a tovaindulásra. Nyolc óra tájban kissé szünetelt az eső s mi vontatvást elindultunk. Nem jutottunk azonban sokkal előbbre, mert egy sziklafoknál oly erős víz-sodrás volt, hogy a vontatók képtelenek voltak a hajót átvontatni azon, pedig a két hajcsár ugyancsak verte szegényeket. Be kellett várnunk egy utánunk jövő dzsunkot s a két kombinált hajólegénység aztán egyenként átvontatta a dzsunkokat.

* * *

Délután három órakor a *Niu-kao* (ökörfej) zuhataghoz értünk, mely a folyam közepéből kimeredő, különös alakú nagy sziklától nyerte a nevét — s a hajósoknak nagyon kell ügyelniök, hogy az ezt környező rejtett szirtekbe bele ne ütközzenek.

A parton több száz ember dolgozott; szénpor és televényes agyagból téglákat gyúrtak, mely a vidék legjobb tüzelőanyaga. Az egész tartományban mindenütt találni szénét s ennek értékesítéséből él az egész lakosság.

A lao-ta itt 100 segítő kulit fogadott, hogy a sebes zuhatagon átvontassák a hajót. A félóraig tartó kemény munkáért mindössze 600 kes-t fizetett s így fejenként körülbelül $1\frac{1}{2}$ —2 fillér jutott egy-egy embernek.

Némi szél segélyével haladtunk aztán tovább s nem-sokára, jó távolban előttünk, megpillantottuk *Pa-tung* várost s az ezt *védő* pagodát. Hat emeletes, gyönyörű épület ez s felépítése bizvást több évig tartott.

A folyam sodra hol a jobb, hol a balpartra kényszerítette hajónkat s a folytonos lavirozás teljesen kimerítette a

legénységet. Szinte örültünk, hogy végre besötétedett s az eső is megeredt; kikötöttünk éji pihenőre.

Másnap is borulatos volt az ég, ellenszelünk is volt s így vontatvást haladtunk. Csipős hideg támadt s a didergő meztelen kulik köhögve másztak a parti ösvényeken, olykor térdig vízben gázolva az alacsony, vízborította kátyúkban. Az áradat tegnap óta ismét félmétert nőtt.

A vidék háromszáz méter magas sziklahegyektől körített. A közvetlen folyampart lankás része szépen mivel; csinos házikók fehérленek ki a buja zöld növényzetből — mintha egy lapályos magyar szőlőhegyet látnánk. Vagyosan, dolgos nép lakik itt s a nyomorúságnak semmi nyoma sincs.

Pa-tung kerületi székváros alatt hajózunk el s úgy a város, mint a pagoda, igen jól látható. Az obligát városfalak itt hiányzanak s a háztömeg húsz méter magas plateau-n épült a folyamparton. Néhány évtized előtt *Pa-tung* a legszegényebb város volt az összes kerületi székvárosok közt s a lakosság mindent elkövetett, hogy a város rossz szellemeit elriasszák. Óriási költségen, semmi fáradság s áldozattól vissza nem riadva, felépítették 20 év előtt a jó szerencse pagodáját, a várostól mintegy félmérföldnyire s a Kabala, úglátszik, be is vált. Tény, hogy azóta a város, melynek lakói számos széntárnát mivelnek, rendkívül virágzásnak indult s a kikötői forgalom is roppant élénk. Most is nagy dzsunk-flotta horgonyoz itt.

Maga a pagoda egyike a legszebb alkotásoknak s valóban meglepő, hogy míg a birodalom keleti részén, a tengerpartokon az ősrégi pagodák mind elhanyagoltak vagy romba dőltek: itt az ország másik felében még mindig újakat építenek. Minden folyamparti városnak van egy-két pagodája, hogy azok istenes szellemei a *Jang-ce-kiang* démonait távol tartsák a várostól.

Pa-tung-on túl a folyam ismét 800 méternyire szélesedik ki. Ez a része is tele van szórva sziklatömbökkel, melyeken át csak nagy küzködéssel törtethetünk. Egy erős lejtőjű víz-zuhatagnál el is szakadt a vontatókötél s hajónkat féloldalra döntve sodorta vissza az áram vagy két kilo-

méterrel alább. A vontatók visszajöttek értünk s új kötelekkel fogtak pórázra a dzsunkot. Délfelé járt az idő, mikor túl voltunk e katarakton is. A parti földek flórája itt is viruló, változatos. Gondosan mivelt földek mindenfelé, a meddig a szem ellát.

A nagy boszorkány sziklaszorosban.

Délután két órakor a *Vu-san-ta-sia* (nagy boszorkány sziklaszoros) bejáratához értünk, mely a szoros tulsó kijáratánál épült s *Vu-san* várostól vette nevét.

A szoros negyven kilométer hosszú; szélessége a bejáratnál 400 méter, közepetáján 300 és 500 méter között váltakozik.

A függőleges csupasz sziklafalak 300—500 méternyi magasak s a víz, mely itt meglehetősen csöndes, rendkívül mély. A lao-ta bizonykodott, hogy a mélység feneketlen, hát kivettem a mérónt. Negyvenkét méter mélységben feneket ért s tiszta gránit-port hozott föl.

A szélcsend teljes. Minden szavunkat sokszorosan verik vissza a függőleges barna szirtfalak, mintha ezernyi boszorkány feleselne velünk. A magasban látszó égi sávon át csendesesen úsznak át a párás felhőtömegek, megszűrve a nap sugarait, mint az éji lámpa tejüvegkorongja. Fenséges, elfeledhetlen látvány!... Néhány óriási dzsunk úszik lefelé a zajtalan áron. Kicsike dióhéjjak a titáni sziklaóriások alatt...

Hűsítő al-szél leng s vitorlával futunk pár kilométernyire a szorosban. Majd kiszállnak a vontatók s egy, a sziklafalba vágott másfél lábnyi széles, istenkisértő ösvényen vontatják a dzsunkot.

Délután négy órakor vége az idillnek. A folyam medre ismét tele van ezernyi szirttel s az áram erős lejtésű kataraktot képez. A baloldalon különösen erős a víz sodra s itt a legjobb széllel sem lehet az ár ellen törtetni. A jobb oldal kevésbbé szirtes, de itt meg erősebb a víz-lejtő s a zúgó-habzó vízesésen át, vontatvást mennek át a hajók. Ám a mi 30 emberünk ereje nem birkózott meg az árral

s kikötöttünk a zuhatag alatt egy kis öbölben, bevárandó valamely utánunk jövő dzsunkot segítségül.

Az éj nyugodtan telt el s pompásan aludtam. A zuhatagok dörgő robaját már úgy megszoktam, mint az éji óra ketyegését...

* * *

Borús reggelre ébredtünk szeptember 17.-én. Nyolc óra tájban két nagy dzsunk állt mellénk s aztán a három legénység 150 embere egymásután vontatta át a hajókat a katarakton. A szegény «uszók»-nak ma keserves napjuk volt. A vontató kötél minduntalan beleakadt valami víz-alatti szirtbe s akkor e szegény ördögök, mentő-kötéllel a derekukon beleugrottak a forgatagokba s halálos veszedelmekkel küzdve, tették ismét szabaddá a bambusz-pányvát.

Vontatvást mentünk tovább. A parti sziklák élein mindenütt nagy bevágások vannak, melyeket a vontató kötelek vájtak a gránitba. Délfelé a szél is segített s kibontott vitorlával haladunk — bár a kulik vontató-erejére is szükség volt. Egy helyütt nagy töleszerű forgóba került a dzsunk. Már csaknem fölborult a hajó, mikor a lao-ta elvágta a vontató kötelet s persze repültünk ismét lefelé gyöngyen. Mikor végre megállhattunk, a tulsó parton próbáltunk szerencsét s evezőkkel-csaklyákkal húzva-vonva a hajót — este felé *Lan-mun-jüen* falu mellett kötöttünk ki.

Éppen akkor egy nagy *kua-c*-hajó úszott lefelé a folyamon, árbocán francia lobogóval. Zászlóval üdvözöltem s hogy a *kua-c*-ról észrevegyenek, három fegyverlövést is tettem. Arra sem reagált a *kua-c*. Francia hittérítő apácák voltak rajta. Én pedig persze nem vagyok püspök.

Egész este s éjjlen át, nagy patália volt a parton. Különálló nagy házból éktelen orditozás hangzott reggelig. Valami gazdag kínai lakott ott, kinek az apja két hónap előtt meghalt s temetése másnapra volt kitűzve. Kínában ugyanis szokásos, hogy — főleg a gazdagok — sokszor hónapokig tartják a házban, jól elzárt koporsóban a halottjukat, míg a boncok üdvös napot jelölnek ki a temetésre. Itt is úgy volt. Egész éjjel döngött a gong, üvöltött a csimpolya és sipitott a hosszú fa-síp, melyet csak temetések

alkalmával használnak. Engem ugyan cseppet sem izgatott a szörnyű gyászeset s pompásan aludtam; hanem szegény angol bajtársam reggelig sem húnyta le szemét. Nagy kinjában retussírozta a fotográfiáimat.

Másnap reggel is csak igen lassan haladhattunk, mert a parti ösvény többnyire vízzel fődött s a vontatók nagy kerülőket kénytelenek tenni. Néhány kilométerrel fellebb pedig 350 méternyire szorúl össze a folyam s 800—1000 méter magas sziklafalak közt rohan le a tajtékos ár. Itt persze vontatásról szó sem lehet s be kellett várni az alszelet.

Délben meg is kaptuk azt, de nagyon gyöngye volt s a vitorlának segítnünk kellett evezővel s csákllyákkal.

A sziklafalokról nagy szirttömbök hajlanak ki a víz fölé. Telve repedésekkel oly félelemletesek, hogy minden percben lezuhanással fenyegetnek. Ily lógó szirtbe egyszer beleakadt a vitorlánk; pillanat alatt leeresztettük, de akkor meg az árboc csúcsa ütközött abba. Izgalmas perc volt ez s minden ember a hajóorra rohant, hogy a lezuhanó szikla ne rájuk essék. Pedig mind hasztalan lett volna, ha az a száz tonnás szirt a dzsunkra esik. Hajóstúl együtt valamennyiünket palacsintává lapított volna a Jang-ce fenekén.

Valamivel fellebb a víz sodra, bizonyára sok századon át, úgy alámosta a palasziklafalakat, hogy a mintegy 600 méter magas hegy ívalakban hajlik a tomboló folyam fölé. E Dante poklára emlékeztető abnormis helyen, áthajózva a függő sziklák alatt, bizony erősebben dobban a szív — ám ezért a nyugodt lélek nem képes betelni e zordon-vad természeti alkotás csodájával... melyhez fogható alig van a világon.

A folyam lassudan 500 méternyire szélesedik; a parti hegyek 600 méter magasak. Vigasztalan, szomorú táj! Emberek, lakóháznak semmi nyoma... Szinte jól esett egy szembe jövő óriási, száztonnás dzsunkkal találkozni, melynek fődözetén több száz meztelen, minden nemű és korú kulinép tolongott. Monoton rikoltó danájuk felverte a sivár vidék csöndét s e dana ütemére eveztek az óriás *jalukkal* a dzsunk matrózai.

A megmászhatatlannak látszó sziklafalakban itt is mintegy száz mesterségesen készített barlang szádája látszik.

Ezek is mentővárákúl szolgáltak az idemenekült népnek, a több éven át tartott véres Tai-ping lázadás idején. A lao-ta mondja, hogy e barlangok 100 méternyire nyúlnak be a sziklákba s ezernyi ember fér el egy-egyben.

Esti hat óra volt, mikor *Pei*-s falueska alá értünk, hol éji szállásra kötöttünk ki.

* * *

Emberek napról-napra zsiványabbak lesznek; a legszelidebbje is gazember lett a sok nélkülözés alatt. Úgy látom, hogy a dzsunkom valóságos khinai kalózhajóvá vedlett.

Ahogy ma reggel elindultunk, nemsokára megállt a hajó a part mellett. Nagy sürgés-forgás támad a fődözen s kiementem megtudni a zshivaj okát. Hát látom ám, hogy a főhajcsár (vulgo: főtolvaj) nagy sietve lohog a parton a hajó felé, hátán cipelve egy szomorún mekegő kecskét. A matrózok s kulik eléje sietnek s fülénél-lábánál fogva hozzák a szegény állatot a dzsunkra. A szakács hamar felemeli a rizses láda tetejét. . . zsupsz! s a szabók nemtője eltűnt!

Van pokoli öröm a dzsunkon; egymást fogják nyakon a vice-kalózok s veszett örömmel táncolják körül a rizsládát. De egyszerre csak meghökölnek! Lihegve rohan a hajóra a kecske gazdája s ordítózva követeli vissza a gidát. . . Micsoda?! Akkora ártatlan szent pofával tiltakoztak a zshiványok e vád ellen, hogy nem állhattam nevetés nélkül e mű-méltatlankodást. Éppen le akartam őket leplezni, mikor a ládába csukott Fipsz megelőzött s szabadságért mekegett. . . No hiszen lett nevetés — s a partlakó boldogan cipelte vissza jószágát. A tolvajoknak azonban megfizetett a heccért — a kecske. Ott hagyta nekik nagymennyiségű emlék-bogyóit a rizs között. . . Jó étvágyat!

* * *

Pei-s (Sziklahát) falu, hatalmas mészkö-sziklaparton épült s a mostani vízállás fölött is húsz méter magasan van.

Kétszáz házból áll e község, melynek a folyamra torokolló főutcája közepén pompás *tao*-templom áll. Ez az első emberlakta hely, melyet a vad Szecsuan tartományba lépve először érintünk. Háromezernyi lakója a Tai-ping lázadás

után költözött ide, a mikor ez a vidék teljesen el volt pusztítva, ki volt irtva s gazdátlan volt.

A falu mellett bővizű kristály-patak ömlik a Jang-ce-kiangba s mi ennek a torkolatánál kötöttünk ki. Bár kitünő szelünk volt, a lao-ta nem akar tovaindulni; azt mondja, olyan erős itt fellebb az áram, hogy csak *tai-fong*-gal (nagy szél) lehet azon átmenni, s hogy elejét vegye a további rapport-nak, kisietett a partra s egy közeli tealház előtt letelepedett.

Rendkívül bántott, hogy e pompás szelet nem értékesítjük s épen azon voltam, hogy kényszeritem a renitens kollegát a tovaindulásra, mikor a szakácsom (pseudo-titkár) megsúgja, hogy nem az erős áramlat a baj, hanem az, hogy a lao-ta felesége bevitte a beteg fiacskáját a falusi felcserhez... aztán attól félt, hogy emiatt a veszteglésbe nem egyezném bele.

Persze rögtön kiizentem: lao-ta, gyere vissza; minden meg van bocsátva! S nagyobb biztosításául két cigarettát is küldtem néki.

Tíz órakor visszatért a lao-ta felesége a kis fiúval, hálásan megsimogatta a vállamat — aztán felvontuk a nagy vitorlát s búcsut mondtunk *Pei-s-nek*.

Mikor a szél elállott, vontatóink kiszálltak s a függőleges sziklafalba vésett keskeny ösvényről vontatták a dzsunkot fölfelé. Ezt a vontató ösvényt 40 év előtt vágatta a sziklafalba *Vang-csi-Liang* mandarin s ezzel nagy szolgálatot tett a hajósoknak, mert e nélkül csak nagy széllal lehetne e passage-on átjutni.

Egy derékszőgű kanyarulatnál oly óriási rohama volt a víznek, hogy pillanat alatt oldalra döntötte a hajót s vitte nagy erővel visszafelé — miközben a fődözet teljesen megtelt vízzel úgy, hogy övig vízben jártunk; a kabinomban pedig felborult minden bútor. Egy polcra leestek s összetörték a tányérim (herendi kedves emlékeim) s a nagy földglóbusom ép Starling úr fejbübjára zuhant. Derék barátom kobakja azonban erősebb volt, mint az egész világ, mert a glóbus összetört rajta s a két bolygó összeütközését nem jelezte más, mint egy cipónagyságú daganat Starling úr zenitjén.

De hagyján e kár is! Ám a nyitva feledett gömbabla-

kon kiesett s az árba veszett legkedvesebb útitársam — *Zilahi Ágnes!* Tudniillik a szakácskönyv. Adieu pompás magyar ebédek. Ezentúl kinézerkosztzon sanyarog Árpád unokája!

E veszteségek úgy deprimáltak, hogy pillanatra el is feledkeztem a nagy vitorla leeresztetéséről — mert a lao-ta az orrkormányt kezelte. A mulasztott pillanat pedig úgy boszulta meg magát, hogy a part felé kormányzott dzsunkot a vitorla oly erővel dobta a kavicsos partra, hogy a nagy előkormány szilánkká tört s a hajó előrésze úgy fel-emelkedett, hogy a dzsunk csaknem felborult. Több órai ácsolásba került, míg hajónkat újra flottá tehettük.

Az inasom vigasztalni próbált.

— Láttam reggel, hogy kapitány úrnak bal-lábbal méltóztatott kiszállni az ágyból.

— Bár a tyúkszemedre hágtam volna bibást!

Vitorlával haladunk tova. A partvidék kopár, szirtes; sehol nyoma a vegetációnak. Utóbb megszűnt a szél s eg oldal-öbölben kikötöttünk.

* * *

Az est beállta előtt egy kis postadzsunk úszott le a folyamon s nem messze tőlünk kikötött. Az újjonan szervezett khínai császári posta, Csungking és Icsang között feleúton ily csónakokon szállítja a postát. Icsangtól *Van-Hszen*-ig hajón s onnan Csungkingig futárok viszik. A hajók rendes körülmények közt 10 nap alatt érnek Van-Hszenbe, de mikor a folyam áradt, 16—18 napot is igénybe vesz az út! A futárok a Van-Hsziéntől Csungkingig való utat, mely 400 kilométert tesz ki, 5 nap alatt járják be! Európai felfogás szerint ez a távgyalogló-rekord szinte hihetetlennek látszik; de tény, hogy a khínai postafutárok 40 kilónyi teherrel a hátukon naponta 100 kilométernyi utat képesek bejárni s e nagy fáradságért nyomorúságos a fizetésük. Egy-egy ily öt napos útért hat koronát kapnak!...

* * *

Szeptember 20.-án tovább indulunk *Vu-san* város felé. A szél pompásan duzzasztja a nagy vitorlát s csak úgy röpülünk a sziklafalak mentén.

A város mellett egy kisebb folyó ömlik a Jang-ce-kiangba. Ez a folyó 60 kilométernyire hajózható s tényleg számos dzsunk közlekedik rajta. Torkolatánál, alacsony víz-állás mellett erős lejtésű zuhatag képződik, óriási forgókkal, melyeket a Jang-ce oldalárama úgy kifejleszt, hogy ezek sokszor hatvan méternél szélesebbek, több méter mély tölesérekkel. Elképzelhetni, hogy mily veszedelmes az ezen való áthajózás!

Vu-san-hsien.

A boszorkány-szorosból végre, négy napi keserves út után, kivergődtünk Vu-san mellett. A partvidék egyszerre megváltozik. A folyam két kilométernyire kiszélesedik s a sziklapartok helyett szépen mivelt földek, teleszórva tarkafedelű házikókkal, körítik azt.

Az áradattal borítva volt partokon, széles sávban vastag iszapréteg rakodott le, mely miután kiszikkadt, termékeny talajt képez. A partlakó khinaiak most bivalyokkal felszántják e televény-rétegeket, melyeken télen át buján terem meg mindenféle zöldség. Lázás buzgalommal foly itt örökké a munka, hogy a következő tavaszi áradás előtt learathassák a fáradságos munka gyümölcsét.

Vu-san-hsien város 50 méternyi magas parti plateaun épült s bástyafalakkal van körülvéve; lakóinak száma ötvenezer. A házak tiszták; kényelmes, nagy szobákkal s az utcák is szélesek s előnyösen ütnek el a khinai városok szokásos piszkos, szűk sikátoraitól.

A város mellett, a Jang-cébe ömlő folyón igen élénk a hajóforgalom, melyek százával szállítják ide, a mintegy 200 li távolságban fekvő *Ta-ling* városból, az ottani sós kutakból kipárolgatatott sót. Ez itt a fő kereskedelmi cikk s messze vidékek innen szerzik be sószükségleteiket. A lakosság nagy kultusz-érzékéről tesz tanuságot az, hogy a város fölötti magas hegyromra nagy templomot építettek, a *Ven-feng-san-t* (irodalom temploma). Pár év előtt egy még magasabb, ezer méteres hegycsúcsra, pompás pagodát is építettek a város istenes védelmére; a lakosság azonban



A FUJTATÓ SZIKLASZOROS.
(75. l.)



JU-SAO-PA FALU.
(90. l.)

nincs a hely megválasztásával megelégedve s azt hiszik, hogy szerencse helyett bajt hozand a városra.

A várossal átelleni túlsópart mellett csendes az áram s itt a kuliknak csak fele vontatta a dzsunkot, míg a másik rész, a tolvaj hajesárral élükön, kalóz körútra rándult a gazdag ültetvények közé. Iszákjaikat meg is rakták saláta, retek, ugorkával, narancssal s a mihez csak hozzáfértek. Az ültetvények tulajdonosai még csak nem is protestáltak; úgysí tehetetlenek voltak a túlerővel szemben.

Három órától kezdve estig kitűnő széllel vitorláztunk s este hat órakor, a *Feng-hsziang* (fűjtató) sziklaszoros szá-
daja előtt, egy kis falú mellett kötöttünk ki éji pihenőre.

A fűjtató-sziklaszoros.

Másnap hajnali hat órakor már mindenki talpon volt; a kulik bambusz pórásra fogták a dzsunkot s nyolc órakor bejutottunk a *Fűjtató*-ba, hol — nevét igazolandó — jó széllel is szolgált a *Feng-hsziang*. A szoros baloldalán pompás vontató út van a sziklákba vésve s hogy kellemes sétára nyílt kilátás, Starlinggel partra szálltunk. E kitűnő út tíz év óta épül közadakozásból s minden errejövő hajóra feljön egy buddhista pap, adományt kérni. Nagy könyvbe írodik be aztán a kapott összeg s azonfelül ingyen-áldásban is részesül a hajós nép. Azt mondja a pap, hogy 1907. év végeig teljesen elkészül a szoros ösvénye.

A «fűjtató»-ban roppant erős áram zajlik; sebessége tizenhárom kilométer óránként! A partok édig meredő sziklával körítvék, a meder pedig teli van éles szirtesúcsokkal, melyek közt örökké tajtékos forgó ösvényekkel kavarg a harsogó víz. Egy hatvan méteres szikla magaslatáról lefénnyképeztem hajónkat, a mint azt kulijaink ez örvényeken átvontatják.

Dél felé, nem messze a szoros kijáratához, veszedelmes akadályhoz ért a dzsunk. A folyam közepén óriási szikla mered ki a vízből; ettől jobbra 150 méter széles csatornán rohan le az ár, míg a másik oldalon a csatorna oly szűk s annyira szirtes, hogy csakis egy igen keskeny helyen mehet át a hajó. Három óra hosszáig dolgoztak itt ember-

feletti erővel a kulik, míg ez alig 100 méteres katarakton átvonhatták a dzsunkot, miközben a féloldalra döntött hajóra rohanó ár csaknem lesodort a földözetről egy matrózt. Igazat kelle adnom a lao-tának, hogy bár a legkisebb, de egyszersmind ez a legveszedelmesebb kataraktja ennek a folyamrésznek.

Ennek a sziklának a neve *yen-vei-si* (ludfark-szikla) s ez a kis ludfark, mikor alacsony a víz, tizenöt méternyire áll ki az árból s megkerülése nagy elővigyázatot igényel. Ám ha a folyam áradt, akkor egészen víz alá kerül a «ludfark» s el lehet képzelni, mily tengerszéles akkor itt a Jang-cze-kiang? A közeli *Kuei-csau-fu* város bástyafalán van egy rikitőszínű jel, a melyhez akkor ér föl az ár, a mikor az lentebb már ellepi a «ludfark»-ot. A lefelé menő dzsunkok e jel láttán itt mind kikötnek s várnak a vizapadásra, míg ez a veszedelmes szikla ismét előjön az árból, mert hajótörés nélkül még nem ment rajta át hajó...

A zuhatag fölött, hatvan méter magasban kis tea-ház van s ennek a terraszán vártuk be, míg hajónk odaért délután három órakor. A ház mellett, nagy homokkő-táblába vésetten, hatósági hirdetmény olvasható, mely tudtul adja, hogy mindenki, ki a «ludfark»-nál szerencsétlenül jártak mentésében részt vesz, jutalomban részesül. A tulsó oldalon, velünk szemben, regényes idylli-szép helyen kis Buddha-templom áll, mely mellett széles, jó út vezet a tartomány belsejébe. Ez az egyedüli «főút», mely belső Khinából egész a Jang-ceig vezet itt s ezrével jönnek-mennek azon a ben-szüült kínaiak, hátukon mindenféle áruk hatalmas batyuival.

A fujtató-szoros végénél 300 méternyire szűkül a folyam s így áramlata oly erős, hogy csak nagy széllal lehet rajt áthajózni; de hát a «fujtató» fújt s mi hat órakor kiérve a szorosból, *Kuei-csau-fu* alatt kikötöttünk.

A szoros kijáratánál mindkét oldalon háromszáz méternél magasabb, függőleges csupasz mészkőfalak emelkednek s a baloldalon 50 méter magasságban hét nagy faskatulya van a sziklához erősítve. Ezek az úgynevezett szélcsináló fujtatók s a khinaiak szentül hiszik, hogy a szellemek ezekben a nagy kizsáknikben keverik a levegőt széllé. Quod erat de-



KUEI-CSAU-FU MELLETTI SZOROS.

(77. L.)



mely Szecsuan-tartományba hozatik az alsó Jang-ceról, monstrandum?... Csak azt szerettem volna tudni, hogy hogyan applikálhatták e függőleges szédítően magas sziklafalra ezeket a nagy deszkaalkotmányokat — de csak nem tudta megmondani senki.

A «fujtató»-ból kiérve, a folyam 1000 méternyire szélesül ki; partjai virányos szép völgyet képeznek s annak baloldali plateauján áll *Kuei-csau-fu* város, a vidék fő kereskedelmi gócpontja... s itt veszi kezdetét a Felső-Jang-ce-kiang.

Hajónk a *likin* (khinai vámbáz) mellett kötött ki.

Ma vagyunk huszonkettedik napja a Jang-ce-kiangon.

A felső Jang-ce-kiangon.

Kuei-csau-fu.

A felső folyamvidéknek, Csungking után a legnagyobb városa Kuei-csau-fu. Magas, tornyos bástyafalakkal körített, szép panorámájú nagy város, a melybe szépmivű íves kapukon át jutunk. A folyam felőli részen, a városfalakat a földcsuszamlásoktól megvédendő, három parallel-futó bástyaépítmény van, szokatlanul jó állapotban s e bástyák közti lejtőkön nagy szénteleg van. Itt is szénpor- és törmelékből szénkockákat sajtolnak össze s ezeket óriási garma-dákba halmozzák föl.

Télen a város külső képe igen eredeti. A folyam medre összeszűkülván, a város alatt kilométernyi széles homokzátony támad s ilyenkor a kulik egész külön várost építenek arra bambusznádból. Egész sor teaház épül fel a parton a hajósnép számára, számos ópium-csarnokkal. Mikor aztán jön a tavaszi árvíz, pár óra alatt szédszedik a kulik a sátorfaikat s a pümkösdi királyságnak vége.

A parton óriási dzsunk-raj van kikötve; árbocaik beláthatlan erdőt képeznek. E hajózsufoltság nyitja az, hogy itt minden hajónak meg kell állni. Összes rakománya elvámoltatik s e procedura napokig is eltart.

Itt ugyanis *likin*-állomás van, mely minden árút, a

megvámol. A vám öt százaléka az áruk értékének s Kanton likin-jét kivéve, ennek a vám-állomásnak van a legtöbb bevétele egész Khinában. Évente 15,000 dzsunk köt itt ki.

A városi khinai vámkezelők azonban nincsenek megelégedve a mai vám-regime-mel. Ezelőtt aranynapjaik voltak; naponta 7000 korona bevételük volt s mert a vámot bizonyos összegért bérben bírták: szép jövedelmük maradt. Ma azonban a szabadalmazott tengerészeti vámhivatal, mely európaiak kezében van, $2\frac{1}{2}$ -es vám előre való lefizetése után szabad passepartout ad a hajóknak s így a bérlők üzlete természetesen előre megcsappant. Nem lehet csodálni, hogy ezért szívből gyűlölik a betolakodott idegeneket.

* * *

A várost környező hegységekben számos erős-üzemű széntelep van; persze csak khinai módra mivelve. Éppen csak azt a kőszentet viszik el, a mit a pár méternyi mély gödrökből kiásnak — mert azt tartja a khinai babona, hogy nem jó az alvilági sárkányokat megzavarni a birodalmukban. Ez az ősi babona megölője a khinai bányászatnak s így Szecsuan-tartomány mesés szénkincse bizonyára még sokáig marad a föld alatt.

A kőszentet a hegységekből a *Sziao-ho*-n (Kis folyó) hozzák le a Jang-ce partjaira csolnakokon ép úgy, mint a Vu-san-hsien melletti kis mellékfolyón. Ezek a csónakok a csalódásig hasonlítanak a velencei gondolákhoz. Hosszú, karcsú alkotmányok; elől s hátul méternyire felnyúló vágóval. Színültig megrakvák szénnel, csak alig 1—2 centiméternyire van a hajóperem a víz fölött. Az egyik ilyen gondolába folyton becsapott a víz fodra s a csónakban ülő gyerek folyton visszakanalazta azt. A nagy folyamról aztán öblös dzsunkon szállítják el a kőszentet és szénkockákat a partmenti városokba le egész Icsangig, hol — mint már jeleztem — a csunkingi kereskedelmi társaságnak nagy széntárházai vannak.

* * *

Néhány protestáns hittérítő-család lakik a városban. Egyiknek a háza a város déli falán van; pompás terrasz-

szal, verandával a folyam felé. A mint hajónk a bástya alatt elhaladt, ott sétált a khinai ruhába öltözött hittérítő a városfalon, élvezve a hosszúszerű csibukot s a pompás hajnali levegőt. Sajnálom, hogy a korai idő miatt nem látogathattam meg; hanem azért megüdvözöltem kellő tisztelettel s őszinte irigykedéssel . . .

A városi missziók specialitásához azonban személyesen volt szerencsém. Ő maga látogatott meg a dzsunkomon — s obligát bemutatás után több száz méter hosszú prédikációt tartott a kulijaimnak — fájdalom, minden hatás nélkül.

Lord *Beachman* ez, a ki Albionban hagyva családját, rengeteg vagyonát itt missziózza el a sötét Khinában! Rongyos ruhában, szalma-szandálokban járja be éjt-nappalon ez egész vidéket; fölmegy minden egyes ideérkező dzsunkra s prédikálja az anglikán hitelveket akkora elszántsággal, hogy csak úgy dül róla az izzadság. A túltengett fanatizmus megtestesült prototípusa, a szerencsétlen Földvári Jakabra emlékeztető szegény lord. Mondhatom, az iránta való részvét nagyon megviselte a lelkemet.

* * *

A kikötőben éjjelenként nagyon vidám az élet; akár csak egy szicíliai tengeri kikötőben.

A dzsunka-raj mögött, virágokkal diszes, lampionos csónakok járnak föl s alá a vizen s ezekben fiatal khinai lányok dalolják melódikus énekeiket. A hajónépnek — a kiállott szenvedések némi kárpótlásaul — pár vidám órát szerzendő, megfogadtam egy ily énekes leánytruppot, kik aztán dzsunkom mellé kötötték barkájukat. Egy énekszámnak az ára 100 kes (tizenkét krajcár) volt s ezért három dalt lehet kiválasztani a hosszú repertoirból, mely a lányok legyezőire van igen izlésesen felírva.

Két csinos arcú, 12—13 éves leányka énekelt; egy 50 év körüli öreg khinai bácsi pedig hegedűn kísérte dalukat. Énekük harmonikus volt s éppen nem disszonans; sőt néhány fülbemászó kedves melódiát meg is tanultam tőlük. Európai embernek a khinai zene rettenetes s a végtelen nyivákoláshoz nehezen szokik hozzá a jó házból való fül.

A mai debut azonban lényeges kivétel volt s a két leánygyermek igazi műélvezetet szerzett nekem. Rendkívül mulattam az öreg hegedűsön is, ki ideges rángatózásban szenvedett s azonfelül dadogott is. Mielőtt valamely kérdésemre válaszolt, előbb mindig nagyot nyelt, hosszú-laposat pislantott s rágyujtott a da-da-dadogásra. Starling barátom nevéttében végig fetrengett a földözeten . . . a mi viszont úgy fájt a kis lányoknak, hogy ríva fakadtak. Egy nagy csomó kes azonban megvigasztalta őket . . .

Abban a boldog tudatban hajtottam álomra fejemet, hogy már 142 mértföldnyire vagyunk Icsangon is túl s hogy ezután már nincsenek sziklaszorosok. Mi kell egyébként a boldog magyarnak?!

* * *

Másnap, szeptember 22.-én már félhétkor reggel készen voltam gyenge toillettemmel s szakácsom vezetése mellett — ki ifjú korában már járt itt — kimentem a városba, hogy a kínai postán feladjam leveleimet s kiegészítsem erősen megfogyatkozott éléskamrámat. Pár nap óta szép idő van itt s noha csak lenge lenge khaki-ruha volt rajtam, mire a postához értünk, teljesen áthevültem.

Az itteni postahivatal egy selyemkereskedő boltjában van. A boltos-postamester nagyon meg volt akadva a magyarul címzett levelekkel s bárhogy forgatta, jobbról-balra s vissza, nem birta kitalálni, minő bélyegekkkel indítsa útnak? Végre magam tettem rá azokat s azt mondtam a kínai bácsinak, hogy csak küldje a leveleket Icsang-ba; az ottani postások majd továbbítják Európába.

A mily szép messziről ez a város, épp oly piszkos, mikor abban benn vagyunk. A házak nagyrészt fából, vagy vályogból épültek s különösen a város kapui alatt nagy a lucsok. Ezer meg ezer kuli hordja itt fel a vizet a folyamról a városba s az út örökké sáros. A kapuk alatt teméntelen koldus hentereg.

* * *

Kilenc órakor már ismét a hajón voltam. Starling úr lelkiismeretesen helyettesített s a lao-tat erősen leckéztette, a miért emberei szanaszét voltak a városban. Felhasználták

a jó alkalmat s mert a fizetésük első harmadát itt kapták meg, elmentek a városba, zöldséget, ópiumot vásárolni. A kiknek jobb fizetésük volt, egész vagyonukat (két koronát) vitték a vásárra s egy-egy birkafejet, vagy tüdőt hoztak magukkal. A lao-ta kétségbeesetten verte az indulásra hívó gongot; a kulik nagynehezen összeverődtek s tíz óra-kor elindultunk.

Eleintén evezvést haladtunk, aztán mikor sebesebb árba értünk, a kulik vontatták a dzsunkot. Nemsokára egy dörgő zuhatag aljához értünk, hol már számos hajó horgonyzott, várva, míg a kombinált legénységek egyenkint átvontatják. Az én dzsunkomon a szabad-vám lobogója lengett s így akadálytalanul mehettünk tovább. Lao-tám hatvan vontatót fogadott (80 krajcárért) segítségül s a mi 30 emberünkkel összesen kilencven ember kapaszkodott a 600 méteres bambuszkötélbe. A hajcsárok üvöltik az ütemet, a kulik pedig majd a földig hajolva, taktusra lépnek s cse! cse! cse! (húzd-húzd!) kiáltások között húzzák a nehéz kötelet tovább-tovább. Félóra alatt túl voltunk a katarakton.

Délután kedvező széllel vitorláztunk 40 li-nyi utat, míg a sötétség kikötni kényszerített.

Itt kellemes meglepetés várt a hajólegénységre. Kueicsau-fuban, Starling úrral közösen 1500 kesért hatalmas disznó-oldalashúst vásároltunk, a mit most a szakács elkészített részükre. A hálálkodás nem akart végig érni, mert a khinaiak előtt a sertéshús a legistenibb eledel s többre becsülik az égi mannánál.

Volt aztán lakodalom s rettentő bűz! Mert a lenyúzott bőrt tüzes vasakkal sütögették s úgy habzsolták rizsszel; majd serpenyőkben sütögették a húskölöncöket s ha már némileg megfeketedtek, félnyersen falták föl akkora étvággal, mely egy tropikus menaszériának is becsületére vált volna.

Másnap jobbára a baloldalon mentünk fölfelé. Itt is tömérdek szén van felhalmozva a parton, melyet lefelé menő dzsunkok szállitnak le Icsangig. A folyam 500 méternyire szűkül össze s rendkívül mély; helyenkint hatvan méter a mélység. A parti földek szépen műveltek. Alig egy-

két dzsunkkal találkozunk, mert a nyári áradás alatt többnyire csak *lefelé* közlekednek a folyam vitorlásai. Novemberben aztán, az alacsony vízállás beálltakor megindul Icsangnál *fölfelé* a nyáron át ott vesztgelt dzsunkaraj s ezernyi hajó népe teszi hangossá a Jang-cse-szorosok csendét.

* * *

Délután egy órakor a *Tung-jang-ce* nevű zuhataghoz értünk. E habzó, tomboló kataraktaáramsebessége tizenöt kilométer óránként s óriási sziklatömbökön át zajlik le fűlsiketítő dörgéssel.

Negyven év előtt nagy gátat építettek itt a kínaiak, hogy a vizet a katarakt alatti nagy forgóba tereljék, mi által a hajózást e ponton nagyon megkönnyítették volna. A gát elkészült, de fenntartási költségeit persze zsebrevágták a prefektusok s azt mihamar úgy elmosta az ár, hogy ma már nyoma sincs... Összes embereink partra szálltak itt s egy órai fárasztó munka után áttörtünk a vizesésen.

A felső vízplateaun pompás alszél dagasztotta vitorláncat s csak úgy repülünk a partok mellett, a mindinkább szélesedő folyamon. A parton nagy szénrakások s egy óriási-mészégető-telep körül dolgozik vagy ezer kuli — s a mész-salak valóságos hegygé tornyosul már.

* * *

Három órakor, ötszáz méter magas hegyormon karcsú pagodát pillantunk meg s a hogy egy sziklacsúcsot megkerülünk, néhány mértföldnyire előttünk ott látjuk *Jung-jang-hszient* (a felhők városát). Meredek hely alján terül el, erdős ligetek veszik körül; regényes, idilli kép.

Kicsi város, alig tízezer lakossal s még újnak mondható, mert az 1870.-iki árvíz teljesen elpusztította s azóta épült fel újonnan. Rémséges áradás lehetett az; a parti ármutató jelzi, hogy akkor negyvenkét méternyire állt a víz 0-fok fölött. A pompás Buddha-templomot közkölségen építették föl.

Este kikötöttünk egy kis öbölben, hol már sok dzsunk állott horgonyon. A parti magaslaton szintén szép nagy templom állott s esti sziesztaképp megnéztem. Gyenge alko-

tás biz ez: leányágra épült, mint nálunk mondanák. De hát ilyen a tipikus *modern* kínai építésmodor.

Szeptember 24.-én borongós reggelre ébredtünk. A szélesedő folyamon csendesebb a víz s a parti ellenáramlat is segítségünkre volt. Oly szépen vitte hajónkat előre, hogy a vontató kulik sem voltak képesek lépést tartani vele s a lógó vontató-kötél végét egészen az árboccsúcsra kellett tolni, hogy a hajót ne akadályozza futtában.

A hajóorrkormánnyal ilyenkor ugyancsak birkózik a tai-kung: míg a lao-ta s az egyik matróz a farkormányt kezeli s azon van, hogy hosszú csákllyákkal távoltartsák a dzsunkot a sziklától.

* * *

A következő napon délelőtt 11 órakor a *Pu-ngai-hszia* (nyolczhegy) nevű sziklaszoroshoz értünk.

Rendkívül érdekes természeti alkotás ez! Óriási szürke homokkő-plateaun át vágott magának 250 méter széles medret a rohanó Jang-ce-kiang, négy kilométer hosszban s jobbról-balról az öt méternyire víz fölött maradt homokkőlap valóságos aszfalt-sétányt képez. A tizenöt kilométer sebességű áramon át vontattatni kellett a dzsunkot s magam is a kulik után mentem két mértföldön át, élvezve a legcsodásb vízparti promenade pompás sétáját.

A szoros végénél át kellett csaptatni a hajót a túloldalra, mert csak ott volt vontató ösvény. Ez az átcsaptatás rendkívül izgató manőver!

Ötszáz méteres vastag bambuszkötél köttetett egy parti szírthez, a vége pedig a hajóárboc alá. Most aztán csak flottá kell tenni a hajót s a kormányosnak úgy tartani a kormányt, hogy az a túlpart felé vigye a hajót. Ez a teória... a valóság azonban az volt, hogy mikor hajónk a középső vizsodrásba került, féloldalra dobta az ár, a kötél meg úgy megijzott, hogy cérnaszálként elszakadt s a dzsunk repült visszafelé az áron, mint az őrült.

Két kilométerrel alább csendesebb vízbe értünk s két úszónk, kötéllal a derekukon a vízbe vetették magukat, hogy új vontató-kötelet vigyenek ki, de az ár elkapta őket s alig voltak képesek a partra vergődni.

Két órahosszant tartott, míg előbbi helyünkre visszavergődtünk s ekkor az átesaptatás sikerült. A túlsó parton, közvetlen a víznél, nagy fehér kölapon három bone alakja van pingálva, cifra ornátusban. A nevük Sui-fu-san-kuan (a folyam három öre). A három szentatyának csak fejei látszanak most ki a magas vízből s a lao-ta azt mondja teljes meggyőződéssel, hogy ezek a szentek (csak nappalra lévén felfogadva) pompásan meg is védik a hajósokat *nappal*. A ki azonban éjjel hajózik arra — azt elviszi az ördög. No, ezt el is hittem neki.

Van-hszen.

Délután négy órakor, háromszáz méter magas hegy-orom tetején megpillantjuk a Van-hsziént védő pagodát. Kissé távolabb ismét más pagodát látunk, az alantabb hegylejtőn, mely kilenc emelettel bír

Este hét órakor kötöttünk ki, zuhogó esőben, a szélső városfaltól mintegy négy kilométernyi távolban, mert a sötétség miatt tovább menni lehetetlen volt. Vidáman sziesztáztam, mert itt európai postát reméltem kapni.

Mintha kádakból öntötték volna, úgy omlott a zápor egész éjjel; közben dörgött az ég, villámlott s reggel óriási ártér vette körül a dzsunkot. A lao-ta kétségbe volt esve utunk további sorsa iránt, az ismét áradó böszült folyamon. A partra szállásról még hallani sem akart.

Pedig nekem ki kellett szállanom. A kerületi tao-táj-nál kellett hivatalos látogatást tennem s az a reményem is volt, hogy a Sanghaiból, vagy Csinkiangból utánam küldött európai postát s pár magyar hirlapot találok itt. Mert bizony sokkalta inkább irritálta lelkemet, nemzetem heroikus küzdelme az ősi alkotmányért, mint a böszült Jang-ce-kiang ezernyi halálos veszedelme. Itt, a földnek túlsó oldalán talán még jobban fáj a magyar szív, mint a távoli édes hazában.

Hiába vártam, hogy kitisztuljon az idő; hasztalan! Kilenc órakor reggel előrendeltem a legerősb khinai matrózt, kivel a dzsunka lélekvesztőjébe szállva, az evezőket állva neki feszítettük az áradatnak; aztán 45 fokos szög

alatt víz ellen a part felé törtettünk. Isten segített s a dióhéj szerencsésen parthoz ért a nélkül, hogy felfordult volna, a mire teljesen el voltunk készülve.

De bár nem kellett úsznunk, facsaró víz volt a ruhánk a záporcsapás miatt. Most aztán gyalog nekivágtunk torony-iránt a távoli városnak; zsombékon, iszapon át, néhol a térden fölül érő magas Napoleon-csizma se védett meg s felülről ömlött abba a kelletlen lábvíz.

A kínai kolléga biztatott, hogy ez még semmi! Majd még úszunk is! S csakugyan, félúton egy patak erős sodrását vettük észre; partjait nem lehetett látni, azokat elborította az ártér vize. No, lesz itt mindjárt nemulass!

Mikor a sodráshoz értünk, a kínai matróz egyszerre csak lesülyed a víz alá; pillanat múlva azonban látom, hogy vígan szeldeli a hullámokat a túlsó part felé. Bomolj meg!... Hát azonképp kellett tennem nekem is s mikor a túlsó partra értem, a nagy langaléta kínai csak elélem áll ünnepiesen szalutál s aztán megböki bütyökűjével a szivaros-zsebemben lévő lapos cognacos-üveget. Szívesen megittam. Nagyon megérte ezt az olcsó honoráriumot ez a veszett expedíció!

Beletelt egy óra, mire a város keleti kapujához értünk s azon átmenve, félóra hosszáig bandukoltunk a száz meg száz szűk sikátoron át, míg a várost középen átszelő *Min-folyó* remeképítésű boltíves hídjához értünk.

* * *

A hídfőtől északra, mintegy 100 méternyire a *Min*-nek tizenöt méteres vizesése van s most különösen, hogy ez a folyó is áradt volt, a lezuhanó víztömegek oly dörgő zajt okoztak, hogy kísérom egyetlen szavát sem értettem meg. Maga a faragott kövekből konstruált roppant kőhíd úgy rengett lábunk alatt, mint valami lassan dübörgő vasuti kocsí. Szép, de borzalmas látvány; a spleenes embert is izgalomba hozná!

A tao-táj nem volt a városban s így a post-officeba siettem. Micsoda csalódás s mily keserűség várt itt reám! Se egy levél, se egyetlen lap! Hát érdemes volt e sors-

csapásért ez a mai keserves expedíció?! Eh, nemcsak tejjel-mézzel, epével is él az ember!

A tao-táj egy ifjú hivatalnok ajánlkozott, hogy kalauzolni fog a városban. Minden utca — csatorna híján — egy-egy rohanó patak volt s ebben a sárga lörében csapzottunk a *Min* mentén, ki a városból, a Jang-ce-kianghoz. Útközben a *Min* partján mintegy száz rombadőlt ház dűledékét láttuk. A városi hivatalnok azt mondta, hogy a mult éjjel négy órakor roppant felhőszakadás esett a városra s a perc alatt kiáradt *Min* sok házat, lakóival együtt elsodort. Eddig 500-nál több elveszett emberről tettek jelentést a hozzátartozóik az ő hivatalában. De hát az ilyesmi nem jön itt katasztrófa-számba. Senki se búsul e miatt. Sehol a világon nem olyan olcsó az emberi élet, mint Khinában!

A folyamparton sikerült egy csónakot bérelnem; ezzel felóra mulva a hajómon voltam s a mi kis gíggünket is ezzel hoztuk vissza a dzsunkhoz. Fürdő és átöltözés után boldog sziesztára pihentem le.

A horgonylánc csörrenése ébresztett föl. Déli egy óra volt s jó széllel indultunk tovább. Elindulásunkkor érkezett oda a *Vidgins* angol ágyúnaszád, a felső Jang-ce-kiang egyetlen gőzőse! A zászlóüdvözlét-váltáskor az egész legénység a földözeten volt s hurrázva köszöntött. Annyi idők után jól esett ismét európai arcokat látni!

* * *

A városon túl egy órányira lehattünk, mikor a hirtelen oldaltfordult szél óriási hullámtorlatot zúdított a hajóra s lecsapta lábáról az egész legénységet. Mikor ismét helyes irányba álltunk, konstataálta a lao-ta, hogy egy «úszó» s két kuli hiányzik. Nyomban horgonyt vetettünk s két matróz a gíggel keresésükre útnak indult.

Késő este tértek vissza, a partról vontatva a csónakot. Az «úszót» megtalálták; az egy sziklariffen lógott s életben maradt, a két kuli azonban örökre eltűnt!

Csak másnap folytattuk utunkat, deprimált hangulatban. Még folyton esik s az idő is hűvösre fordult.

A folyam itt 500 méternél szélesebb s látva e roppant

víztömeget, szinte alig hisszük el, hogy már 1000 mért-földnyire vagyunk a folyam tengeri torkolatától.

Öt óra felé délután már kikötöttünk, mert sziklaszakadékok voltak a parton s a vontatók agyoncsigázva lévén, az esti szürkületben nem tehattuk ki őket e veszedelmes helyen való fáradalmaknak. Parti sziklák közé ékeltük a dzsunkot s *Starling* úrral kiszálltunk, bebarangolandó a vidéket.

A hegyek közt, mintegy 200 méternyi magasságban vízesés robaját hallottuk meg. A hang után haladtunk tovább s nemsokára egy sziklaplateaun voltunk, melyről egy hegyi patak 30 méternyi magasból zuhant le egy sziklamedenczébe. Rengett alattunk a gránit-talaj; a medencében porrá zúzott víz felhőpárázatként vett körül bennünket s oly erős volt a víz dörgése, hogy alig hallottuk egymás szavát. Az esti félhomályban ez a látvány igazán szép volt.

* * *

Szeptember 27.-én szemetelő esőben indultunk tovább. Az idő hűsre fordult s a meztelen szegény kulik ugyancsak dideregnek.

A parti lankás helyek szépen miveltek; sehol egy tenyérnyi ugar. A látóhatár hegyei két-háromszáz méter magasak s a folyam helyenkint 500 méternyire szorul össze.

Délelőtt 11 órakor a veszett-hírű *Fu-tan* katarakthoz érünk, a hol jobbról s balról két, a vízbe benyúló szikla a folyamot 150 méternyire szorítja össze.

Ezen a keskeny csatornán az áramlat óriási sebességgel rohan át. Egy dzsunk jött azon lefelé s mint a villám röpült el mellettünk; pár perc múlva már nem is láttuk. Télen tizenöt méterrel sekélyebb itt a víz s akkor a partról könnyebb a vontatás, de most a parti sziklák is vízben vannak s ezek közt vágtat a megbőszült áradat. A felfelé menő hajók csak a jobboldalon, két nagy sziklatömb között mehetnek át s ez a rés csak 10 méter széles. Itt világosan látni, hogy a víz ívalakú lejtőn esik lefelé. Elképzelhető, mily munkába kerül ezen a rohanó vízlejtőn fölfelé törtetni! Egy másik hajó legénysége is segített nekünk s a két bambuszkötélbe 60 ember fogózkodott. Félórai küzkö-

désbe került, míg a pár méternyi hosszú résen, centiméterenkint haladva előre, átvergődtünk.

Mikor a segítő-dzsunk is átvonatott, pompás széllel haladtunk tovább s délután 3 órakor *Ta-csi-to* falu mellett vitorláztunk el. A falu alatt széles nagy vízesés szakad a *Jang-ce-kiang*ba s erről sikerült fényképfelvételt csináltam. Majd a balparton fekvő *Lan-to* falut is elhagyva, *Vu-lön-csang* város alá érünk.

* * *

A város alatti vízparton rendkívül élénk az élet. Az apadó víz helyén már egész bódé-labirintus épült bambusz-ból s e bambuszváros terjeszkedése lépést tart az apadással. A mint egy kis homoksáv szárazon marad, a vidéki kulinép rögtön bódét épít oda. A veszekedés persze óriási, mert azé a hely, a ki elébb elfoglalja.

A bódék pár óra alatt elkészülnek. Vastag bambuszszállakat ásnak a szikkadt homokos iszapba s e vázakat ugyancsak bambuszrost-gyékényekkel vonják be. Ebből készül a tető is.

Néhány vállalkozóbb szellemű kuli be sem várja az apadást s már a lábnyi magas vízben állítja föl a házát. Néha azonban megjárják, ha hirtelen ismét egy-két arasznyit árad a folyam. Lóhalálban szedik-vedik a sátorfájukat s menekülnek a dombosabb helyekre.

Vu-lön-csang-on túl a partvidék ismét sziklás s itt átmentünk a túlsó oldalra, de itt is kedvezőtlen volt a part a vontatásra s szélesendben, permetező eső mellett, evezést mentünk előre, míg a folyam hirtelen derékszög alatt jobbra fordulván, ismét lapályosabb vidékre értünk.

Sötétedő estelen, kis falu mellett kötöttünk ki, mely mellett czukorsüveg alakú — valószínűleg kialudt vulkánkúp — tetején 50 méter magasságban ősrégi Buddha-templom áll. A gong mélabús hangja kong le a magasból, lassúdad ütemekben, mintha édes pihenőre hívna... «Este van, este van... ki-ki nyugalomba!»

* * *

Csung-csau várost másnap délután három órakor értük el. Egész nap, hol erősebben, hol gyengébben esik az eső s így csak olykor-olykor vontatták a kulik a dzsunkot.

A város falakkal körített s 25 ezernyi lakosa van, de kereskedelmi forgalma csekély; szén- és némi nyersbőrkivitele van. Az árvíztől nincs mit tartania, mert magas, virányos plateaun épült.

A város falai alatt a zátonyokon s szikkadt iszapterületen már napok előtt nagy bambusz-város épült fel több száz házzal. De a Jang-ce megint kiáradt s 70 méternyire újból elöntötte a partot. A bambusz-város kilenczted része így víz alá került s jórészt elpusztult. Némely utcának már nyoma sincs; másutt csak egy-két kiálló bambusz-szál maradt meg a házakból. A düledék közt most számos csónak imbolyog, kihalászgatva a romok alól a még megmenthető butorokat s házi eszközöket.

Az egyik épen maradt bambuszházban mészáros tanyáztott s rikoltva kínálta az épp leölt sertés húsát. Kulijaink egyik a másik után oly szívfacsaró ékesszólással figyelmeztettek engem ez istenáldott alkalomra s Starlingnek pláne oly ékes vereszetekben magasztalták a sertéshús mennyei élvezetét, hogy kemény civak-szíveink végre ellágyultak s kiküldtük a szakácsot a húsos boltba. Az isteni oldalassal aztán egész nap elbűdösítették az amúgy sem parfümös dzsunkot.

* * *

A parti, lábnyi magas sárban csobogva halad a vonatató sor, míg egy kis falu alá érünk. Némi pihenőre kikötöttünk s ez alatt három kuli, nagy bugyrokka a hátukon, sietve mennek a falu felé.

Nem tudtam elképzelni a nagy sietés és titkolózás okát, míg szakácsom fel nem világosított, hogy a tai-kungnak az édes anyja e faluban lakik s a fia most három zsák pamutot csempész ki neki. Az én dzsunkom, a szabadvám lobogójának védelme alatt nem esvén sehol vámvizsgálat alá, a ravasz tai-kung előnyös csempészetre használta föl a ritka alkalmat.

Mikor ezért rapportra rendeltem, rémültében a földre vetette magát előttem s csak akkor tért magához, mikor megnyugtattam, hogy a szülők iránti szeretet folytán elkövetett vétket Isten is megbocsátja. Lelkesülten megeskü-

dött, hogy ezután a fehér emberek igazságos Istenéhez tér meg. Íme így lesz a jóra való tengerészből füsser-hittérítő!

* * *

Szeptember 30.-án is eső, borongós hideg kinozza a szegény vontatókat. A part még rosszabb, némely helyütt térden fölül érő iszapban csobognak s egy-egy vízmosásnál nagy kerülőket kell tenniök.

Termékeny, viruló vidék környezi a folyamot, mely itt ismét 800 méter széles s áramsebessége átlag kilenc kilométer óránként. A lefelé menő hajók e szerint már nyolc nap alatt leérnek Icsangba.

Délután némi szél támadt s most vitorlával haladunk fölfelé, míg az est beálltakor *Yang-tao-csi* falunál kikötöttünk. Bár ismét szakadt a zápor, a kulik, sőt a szakácsom is bementek a faluba teázni, noha azt a hajón is megtehetnék. Nálunk odahaza ezt így mondják: A korcsma csak korcsma!

Éjfélig a zápor zajától nem tudtunk aludni; mikor meg kitisztult, egy sánta koldus — ki megtudta, hogy fehér emberek vannak a hajón — a parton rágyújtott egy keserves kéregető melódiára. Dobtam neki konzerv-húst, kenyeret, narancsot — mindhasztalan! A nyivákolás folyt tovább. Aztán kes-pénzeket tettem papirosba s azt dobtam ki neki. Hálából még rémitőbben üvöltött. Ekkor felkaptam a Lancasteremet s ezzel ugrottam ki a back-bordra . . . No, hiszen elinalt erre a nyomorfi, akár a szélmotolla s meglepéssel konstataáltam, hogy a sántaságból teljesen kigyógyult!

* * *

Október elsején egy hónapja mult, hogy a folyamon vagyunk; de még korán volna jubilálni. A lao-ta itt két új vontatót fogadott az elveszett szegény kulik pótlására s a komplett erővel aztán kora reggel tovább indultunk. Délben kisütött a rég nem látott nap s jókedvvel haladunk *Yu-sao-pa* falu felé, mely mellett délután 3 órakor haladunk el. A parti apadáson itt is néhány száz bambuszház épült fel, de a szélső utcákat itt is elsodorta a pár nap előtti hirtelen áradás.

A parti buja ültetvények alatt kötöttünk ki este 6 órakor; a nap folyamán megtett út mindössze 42 li (21 kilométer) volt.

Feng-tu-csang.

Másnap ismét szélesend s a lao-ta, hogy megvigasztaljon, azt mondta, hogy mihelyt a legközelebbi városba érünk papir-kesbálványt fog elégetni, a haragos szél-isten kien-gesztelésére. Rendkívül indignálódott, mikor azt mondtam neki, hogy nem adok én arra a svindlire semmit s hogy egy kávédarálónyi csöpp benzinmótor többet érne, mint valamennyi khinai szél-isten!

Nem felelt rá semmit; lehorgasztotta fejét s otthagyt. Én pedig kimentem a partra s a vontatók után haladtam. Hatalmas akáczfák szegélyzik itt a partot; itt-ott szabályos csoportokba ültetve — szinte azt képzelem, hogy valami parkban járok. De kiábrándítanak az áradás nyomai. A fák gyökerei alól a föld úgy ki van mosva, hogy métermagas-san födetlenül vannak a karvastagságu gyökerek, másutt meg a lombozat is tele van a víz által rájuk sodort sáros iszalaggal.

Egy mellékfolyó, mely itt a Jang-céba ömlik, utunkat állta s hajóra kellett szállanunk, hogy azt megkerüljük. A folyam itt ismét kilométernyi széles s a partokat 150—200 méternyire emelkedő, szépen művelt dombok képezik.

Tizenegy órakor *Feng-tu-csang* város falai alá érünk s a lao-ta elrendelte a horgonyok lebocsátását. Mikor magyarázatra hívtam föl, azt mondta, hogy innentől négy kilométerrel feljebb oly veszedelmes zuhatag van, a melyen a mostani vízállás mellett semmiképp nem tudunk áthatolni. Várnunk kell, míg vagy apad, vagy magasabbra árad a víz.

— Kötve hiszek én a lao-tának! — Mondám neki. — Mutassa meg nekem azt a zuhatagot!

Hát odavezetett. Egy óra múlva értünk a zuhatag mellett egy magas dombra s onnan távesővel fixiroztam a kataraktot. A lao-tának igaza volt. Két óriási sziklapad nyúlt itt be, mintegy 100 méternyire a folyamba s a víz

ezek pereméig ért. Ha magasabb lenne az ár s elborítná a sziklapadokat, fölöttük el lehetne vontatni a hajót, ha pedig leapadna az ár néhány méternyire, úgy a kőpadok közti vizen bizton át lehetne kormányozni a dzsunkot. Így azonban lehetetlen az áthajózás — s e miatt már számos dzsunk vesztegel ott, várva a vízállás változására.

Belenyugodtam a sorsba s míg Starling barátom estig a fotográfiáimat manipulálta, én folytattam a hajónapló-írást.

Egyhangú esti sziesztánkat egy csoport énekes lány élénkitette fel. A partra jöttek, hajónk mellé s czérnaszál vékony hangú dalokra gyujtottak. Mr. Starling nyomban felhagyott az ásitással s meleg érdeklődést kezdett tanúsítani a külvilág iránt. Egy jó csomó kest dobott nekik s gyanusan integetett feléjük. Le akartam hűteni.

— Nem látja my dear, hogy milyen ferdeszeműek valamennyien? Piha!

Sztoikus nyugalommal czítálta erre az ős-teuton dogmát:

— In der Noth frisst der Teufel Fliegen!

* * *

Feng-tu-csang ősrégi építésű város abból az időből, a mikor még előszeretettel építkeztek a khinaiak közel a vízhez. A mai utódok azonban már a dombokra építik az új városokat. Megúnták a sok árvíz-veszedelmet.

A mostani árvíz alatt ez a város is jórészt víz alá került s most is csak hat méternyire távol zuhog a folyam a városfal alatt! Itt angol katolikus misszió van, kínai páterek vezetése alatt s miután úgy én, mint angol barátom már rég nem voltunk templomban, elhatároztuk a missziót fölkeresni.

A szakácsom rendkívül nyájasan ajánlkozott, hogy átkalauzol a városon, mert ő is rendkívül érdeklődik a misszió iránt. Nem tudtam egyelőre megérteni ezt a buzgólkodást, mert hiszen a sprudli fanatikus híve volt eddig Buddhának s azonfelül tökéletes gazembernek ismerem. De hát csak hadd jöjjön! Tán megjön a jobb erkölce!

Órahosszant csobogtunk az ősrégi város még ősrégibb sarában-piszkában s több száz főre menő bozontos kuli-nép

kísérte a két fehérképű ritka vendéget. Mikor a város végén a misszió felé értünk, a szakács előrenyargalt. Megnézi — úgymond — hogy otthon van-e a szent úr?

Otthon volt s mikor a misszióhoz értünk, elénk jött, majd térdet hajtott s megcsókolta az esőköpenyem szélét. Alig érthető szecsuanai dialektussal beszélt s nagy alázatosan kért meg a misszió megtekintésére. Tisztában voltam azzal, hogy a gaz szakács engem valami hittérítő-inspektor-nak adott ki, de veszedelmes lett volna most már tiltakoznom, mert a misszió új kínai hívői bizvást megtámadtak volna.

Szótlatlanul léptem a templomba s az éppen bemutatott misén részt vevén, társammal elhagytuk a missziót.

A hajóhoz visszamenet az a kellemetlenség ért, hogy egy csapat hithű fanatikus buddhista utánunk eredt s kövekkel erős ostromot intézett ellenünk minden eredmény nélkül; mert matrózaink jókora fütykösökkel szétugrasztották őket.

A dzsunkon már ott találtam a gaz szakácsot, ki vigyorgva mutatta, hogy micsoda felséges elemőzsiákat adott át neki a misszió jó főnöke. Szárnyasok, halak, gyümölcsféle — a mit az én tiszteletemre küldött a jámbor pap.

Hát erre aztán én is megtiszteltem az élelmes sprudli-mestert egy akkora pofonnal, hogy húsz év múlva is rám ismer arról.

* * *

Hajónk szép ültetésű erdős domb alján van kikötve, a vízpart szélén. A közelben óriási buddhista-templom van, a melyhez messze vidékről zarándokolnak a bennszülöttek. Európai ember egy sincs a városban; a katolikus misszió papjai is kínai új hívők s csak nagy ritkán jó annak felülvizsgálására egy-egy európai pap.

A lao-ta s egész családja díszbe öltözött s aztán verni kezdte a gongot. A hajólegénység is sebtén összeszedelődött s ünnepiesen vonultak a templomba. Mikor onnan visszatértek, a lao-ta — ígéretéhez képest — nagyszámú papírbálvány-kest égetett el s a kívánt hatás nagyobb biztosítására a *kakas-ölés* szertartását is megcsinálta.

A khinaiak, ha valamely dolguknak gyors lefolyását óhajtják, *kakast* áldoznak fel a gyorsaság istenének.

Napkeltekor a kakas lesaktoltatott, vérét a hajó-orra csurgatták s a vérre néhány kakastollat tettek, melyeknek abba kellett száradni. A toll a khinaiaknál a gyorsaság jelképe s ha például a khinai azt akarja, hogy a postára feladott levelét gyorsan (a *là expresse*) kézbesítsék, kakastollat dug a levél sarkába. A mi czeremóniánk azt jelentette, hogy a hajónk orra ezután a széllel versenyt repüljön. *Vederemo!*

Az elhagyott város.

A kakas-ölés után nagy bizodalommal megindultunk a zuhatag felé s annak aljától mintegy két kilométerre kikötöttünk, hogy majdan más hajók kombinált legénységével átvonassuk mi is a hajónkat.

A délelőtt folyamán fölmentem a katarakthoz s az ott átvontatott dzsunkok látványosságát néztem jó sokáig. Az egyetlen hely, hol e veszedelmes zuhatagon át lehet menni, két sziklatömb között van; mindössze tíz méter széles s csak egy méternyi víz fűdi a sziklásmedret. A mi könnyű hajónk még átmehet rajta, de a nagy dzsunkokat teljesen kis kell terhelni előbb.

A hogy ma reggel hajónkkal helyet változtattunk, ötven méter magas parti fennsíkron nagy kiterjedésű város falait pillantottam meg, mely a mostani várostól egy úgy másfél kilométer nyire fekszik nyugat felé. A lao-ta azt mondta, hogy ez a város teljesen lakatlan, elhagyatott s történetét igen fantasztikusan beszélte el. Azt mesélte, hogy az elhagyott város lakosságát akkoron egyik csapás a másik után érte s arról gondolkoztak, hogy új várost alapítanak. Egy reggel azután az történt, hogy a vásártéren minden réz-kes pénz papírrá változott s most már nyilvánvalóvá lett, hogy ördögök szállták meg a várost. Kiköltöztek tehát abból s megalapították a közeli új várost. E mesét később a csung-kingi hittérítők így igazították ki:

Feng-tu-cseng várost az 1870.-i borzalmas árvíz,

mikor az egész Jang-ce völgy tengernyi víz alá került. mindenestől elpusztította, úgy, hogy csak egy romhalmaz maradt a helyén. *Ma* nevű prefektus akkor építette meg ez elhagyott város falait s elrendelte, hogy az elmenekült lakosság ebbe költözzön vissza. A nép visszajött, meg is kezdték a házak építését, de a magas plateaun oly fáradságos és költséges volt a munka, hogy utóbb belefásultak s a prefektus tervét megfelebbeték Pekingbe. A kiküldött vizsgáló-bizottság aztán konstataálta, hogy a prefektus a városépítés céljaira kapott öt millió koronából egy milliót — mely a házépítők dotációját képezte volna — el-sikkasztott. Szabadjára hagyták a népet s ez a régi várost építette föl újból. A prefektust degradálták s száműzték, de mert a sápból szép összeget juttatott a pekingi mandarinoknak, csakhamar rehabilitálták s egy év múlva ismét prefektussá lett. Az 1904.-i éhínség alatt a lakosság nagy része éhen vészett; egy rész elmenekült a folyamon le Hankouig — a többi aztán itt maradt s most már meg van elégedve. A Man-város pedig pusztul... pusztul.

Délután vállra vetve a lancastert s a kodakot, az elhagyott város felé indultam. Felkapaszkodván a meredek hegyoldalon, a még teljesen jókarban lévő déli kapun bejutoottam a városba. Itt volt a városfal legmagasabb része s erről az egész várost jól beláthattam. A város közepén hatalmas, nagy jamen-szerű épület áll, körülötte mintegy húsz nagy ház s aztán számtalan kisebb épület romja.

Óriási méretre lehetett tervezve a város, mert a bástyafal körülbelül hat kilométernyi ívet övez s ezen a bástyán belül az egész terület egész a romokig szántóföldekül van megművelve. A már erősen omladozó, faragott homokkő-kockákból épült bástyán haladtam a keleti kapu felé, mely a felette levő őrtoronnyal együtt még teljesen ép állapotban van. Félúton nagy törmeléken kellett áttörtetnem, mert a bástya itt mintegy 30 méter hosszban leomlott s a romhalmazon egy nagy keselyű sans gène marcangolt egy sipító menyétet. Rögtönítéletet tartottam s ledurrantottam a sást; sajnos, a lövésnek a szegény menyét is áldozatul esett.

A keleti kapun kimenve, az átelleni domb magaslatáról néhány fotografiai felvételt csináltam a valóban érdekes holt-városról.

Mikor a hajómhoz visszatértem, épen akkor vonszolta oda magát egy hajótört dzsunk, mely át akart menni a zuhatagon, de hajótörést szenvedett s csak nagy bajjal vergődött parthoz mellettünk. A vizes pamutrakományt kihordják száradni a parti sziklákra s aztán tatarozzák a betört hajófenéket.

* * *

Október 4.-én kora reggel a vízéses alá vontattuk a dzsunkot, hogy mihelyt kellő niveaura apad a víz, azonnal megkísértsük az átmenetelt. Pompás, verőfényes nap üdített annyi sok esőzés után s a zuhataghoz mentem, hová előzőleg a lao-ta s a tai-kung is elmentek az apadást szondirozni. Ott guggoltak egy parti sziklán, mint valami nagy bőregerek s két méteres pipaszárakból pipázva, figyelték a mind kisebbedő sellőket és örvényeket.

A folyam a legutóbbi 24 óra alatt egy méternél többet apadt s a hol még tegnap csolnakokat láttam járni a parti sziklariffek közt, ott ma már száraz lábbal járhattam. A hármásban tartott tanácskozás véghatározata az, hogy ha így tart tovább is az apadás, holnap nekivágunk a zuhatagnak.

Délután egy kisebb dzsunk háromszoros vontató-erővel megkísérlette a katarakton való áttörést, de a mikor a krízis-helyre ért, úgy nekivágódott egy sziklának, hogy az egész hajófar letörött s orrkormányja is elveszett. Több száz ember sietett segélyére s a roncsot az apadás zátonyára vonták, hol majd, ha egészen leapad a víz, kitatarozzák. Rakományát kihordták a partra.

Még egy másik dzsunk is megkísérlette az áthatolást, de az is megadta az árát. Kötele elszakadt, de szerencsére baj nélkül jutott át a sziklák között, vissza a kikötőhelyre.

Ez a lecke elég volt a többi hajónak is s most már várjuk a reggelt. Az ár szemlátomást apad s a reggel óta szabaddá lett parti iszapréteget, mely csakhamar szárazzá

szikkad, délután már felszántják a partlakó kulik. Egy ily szántó-embert Starling úr le is fotografált.

Most már csak százötven kilométerre vagyunk utam végcéljától, Csunkingtól s ezt az utat rendes körülmények között négy nap alatt lehetne megtenni. Reméljük a legjobbat!

* * *

Másnap hajnalban egy khinai katonai dzsunk állt melénk s ennek a legénysége — látván a mi hajónk szabadvamos lobogóját — nyomban rendelkezésünkre állott.

A nap kisütött s rögtön oly perzselő hőség támadt, hogy összes embereink teljesen dekoletálva szálltak partra a vontató kötelekkel. A katonákkal együtt 60 emberünk volt. A gong megszólalt, a hajesárok ütemre doboltak s megindult a vontatás. A vízlejtő aljánál a szegény kulik majd megszakadtak a rettentő erőfeszítéstől, de egy órai küzködés után fenn voltunk a felső vizeken. Az egyik katonára feljött hajónkra s illő szalutálás után kérdezte, hogy meg vagyok-e elégedve a munkával? Harminc krajcárnyi réz-kes volt a felelet, mire a katona boldogan vigyorogva sietett vissza társaihoz.

* * *

A folyam partvidéke itt ismét sziklás, mintha sziklaszorosok közt volnánk. Az ár 500 méternyi széles s több száz méter magas hegyláncok között hömpölyög le öt kilométeres sebességgel.

Bár a hajózásra ideálisan szép az idő, alig látunk már itt egy-két dzsunkot; mert a terhes nagy hajók nem bírván az áradás rohamát leküzdeni, bevárják az őszi apadást s akkor Icsangból elindulván, végtelen libasorban jönnek a folyamon fölfelé s a most csendes Jang-ce szorosok csendét százezernyi vontató kuli ütemes éneke s dobpergése veri fel.

Vontatvást haladunk a balparton teljes szélcsendben. A kulik 200 méternyire haladnak előttünk s a jó időt felhasználva, gyalogosan kísérem őket. A szikkadó part azonban még süppedékes s néha bokáig merül el a cipő. Visszatértem a hajóra, hol dolce far niente-ben hevert az

egész matróznép, egy gyékényfedél alatt pedig a tai-kung szívta ópium-pipáját. A szakács megfőzván az obligát rizst egy katlanban, rézüstöt vesz elő s abban főzőgeti — nagy büzt csinálva — az egy napra való ópiumot. Időrabló babra-munka, de nem sajnálják az isteni élvezetért, a mit az ópium-bódulat okoz.

Késő este értünk *Sin-csi* falu alá, melynek vidéke épp úgy híres a sok törpéiről, mint nálunk pl. Fiume. Khína sok helyén valóságos törpe-telepek vannak s a kis liliputiak alig 2—3 arasz magasak. Van egy fénykép-fölvételem, mely egy ning-poi öreg törpe úrinőt ábrázol. A kis 78 éves matróna mindössze nyolevan centiméter magas s tizenöt kilogrammot nyom.

Keserves éjszaka következett. Egy szomszédos dzsunkon a lao-ta veszekedett a feleségével. Az ember káromkodott, az asszony pedig püfölte az urát jókora bambusz-husánggal. Aztán erről a hajóról annyi patkány jött át hozzánk vizitbe, hogy a szó szoros értelmében kivertek az ágyamból; Starling úrnak pedig pláne a paplana alá is másztak, a mire a jó fiú akkorát ugrott, mint egy kenguru. Ébren virrasztottuk át az éjszakát s reggel a lao-tám megvigasztalt, hogy majd vesz egy macskát — Csinkingben. Ott már megsütheti! A legokosabbat a szakács tanácsolta. Éjjelre tegyek ki a padlóra ennivalót, akkor nem engem, hanem azt fogják rágni a patkányok. Még Edison lesz ebből a sprudliból!

* * *

Sin-csi falun túl, kilométer szélesre terjed ki a folyam s a magas hegláncok dombsorozattá törpülnek. Szélcsend van, ergo a kakas-ölés kabalája nem használt. Tanácsoltam a lao-tának, hogy dupla vagy semmi: áldozzon fel még egy kakast s ő el is fogadta a proposíciót azzal a feltétellel, ha én veszem meg a kakast. «De akkor én is eszem ám meg!» — egészítém ki a feltételt. A lao-ta szó nélkül elsasirozott.

Délben *Csin-csi-csang* falunál pihenőt tartunk. Alig ezer lelket számláló kis falu s ennek is a többsége gyermek. Hajónk mellett a parton több mint ötszáz meztelen

kis süvölvény hempereg a zátonyon s kimeredt szemekkel bámulják a soha nem látott fehérarcu idegeneket. Főként a bajsom imponálhatott nekik, mert folyton arra muto-gattak.

Fu-csau.

Hét kilométernyi utat hajóztunk be ezután egyenes, délnyugati irányú vonalban s *Fu-csau* város alatt kötöttünk ki. A város alatt egy nagy folyó ömlik a *Jang-ce-kiang*ba, a *Kung-tan-ho*, mely *Csungking*től *Icsang*ig a legnagyobb mellékfolyója a *Jang-cenak*. A két folyam torkolatánál lévő háromszögű földnyelven épült fel a város s erős, tor-nyos bástyafalakkal van körülvéve.

A lakosság száma 40,000 s a népesség különösen az-óta szaporodik itt, mióta a szécsuani szénbányákat meg-nyitották, melyek sok ezer embernek adnak munkát. Ezelőtt húsz évvel jelentéktelen kis város volt még s tizezernyi lakosa jól megfért a városfalon belül. Ma már több a ház a bäs-tyákon kívül, mint belül.

A kikötőben sok száz hajó horgonyoz s a forgalom élénkségét rendkívül emeli a *Kung-tan-ho* folyónak hajó-közlekedése is. E folyó ugyanis négyszáz kilométernyire hajózható s a *Kanton*-ba irányított áruk legnagyobb része e folyón szállítatik el, főként akkor, mikor áradás idejéna *Jang-cen* veszedelmes a hajózás.

E folyó hajói a legfuresább vízi járművek, miket valaha láttam. A hajó *fara* a fedélzet fölé mintegy két méternyire felkunkorodik s a középén egy lyuk van, a melyen át a nagy kormány-jalu van kidugva. Mondják, hogy a szeszélyes áramu folyón csak az ily szerkezetű hajókkal lehet cél-szerűn és biztosan hajózni.

Fu-csau északi oldalán egy hosszú s széles öböl nyú-lik be a szárazföldre s ez egy pompás háromives bolt-híddal van áthidalva. Ez a híd most tizenkét méter magasan van a víz fölött, egy hóval ezelőtt, az áradás idején pedig hat méterre volt a víz alatt!

Mi a folyam tulsó oldalán vontattuk fel hajónkat s erre nagy okunk volt. Mert magas vízálláskor — mint még

most is — ott, hol a Kung-tau-ho ömlik a Jang-ce-kiangba, oly óriási s mély töleszerű forgó örvény kavarg. melyben elveszne minden hajó. A mint azonban a víz leapad, nyoma sem marad a veszedelmes zúgónak.

A városon túl ismét bizarrá válik a partvidék; ezerlábnyi magas kopár szirtfalak, melyek ormai jórészt lehullottak a folyam szélére. E kötömbökön át vergődnek a szegény vontató kulik, halálos fáradással. A kulturának semmi nyoma. Egy mészégető telep lehetett itt valamikor, annak a salakját látjuk; de emberlakta hely nincs sehol. Végre oly óriási sziklák álltak el a vontatók útját, hogy át kellett vágnunk a túloldalra. Nagy ára volt annak! A folyam közepén elkapta a dzsunkot az ár s egy kilométerrel lejjebb tudtunk csak a túlpartra vergődni. Ott meg is pihentünk éjszakára. A ma befutott távolság 60 li.

* * *

Október 8.-án a ködös zónába értünk, mely innen, Csungkingon át egész a tibeti határig terjed. A vegetációra kitűnő, de az egészségre, az emberi szervezetre igen káros hatású klíma ez.

* * *

Teljes szélséksíkságon elhaladva Lin-si város alatt, vontatvást érünk a *Csiin-tao* (az olló) nevű sziklaszorosba, melynek oldalait öszáz méter magas 45 fokos lejtős hegyek képezik. Sívár, kietlen vidék s három óráig tartott, míg ezen az alig 300 méter széles szoroson átvergődve, *Csangcsau* város falai alá értünk, mely a folyam fölött száz méter magas fennsíkon épült. A város alatti zátonyon itt is nagy bambusz-város áll s a főutcán végig menve, több száz boltot s műhelyt láttam, melyekben ugyancsak élénk a forgalom.

A kakas-misztérium úgy látszik az ellenkező eredményt szülte, mint a mit a lao-ta várt, mert a szél végleg megszűnt. Napok óta szellő se fú s így csak vontatvást haladunk. Szerencsére kijutottunk a sziklás vidékből s a vontatók homokos partokon járnak. A homok-sávon túl pompás ültetvények virulnak változatos színárnyalatokban.

Végre délután kis szellőt kaptunk s ezzel elvitorlázunk

estig. *Csang-csau* fölött tiz kilométerre kötöttünk ki. egy erős bástyafalazat közelében, mely mögött nagy várost sejtettem. Nagy volt a meglepetésem aztán, mikor estenden partra szállva, a bástya-körfalakon belül üres ugarföldeket találtam.

A véres *Tai-ping* lázadás alatt épült mentsvár volt ez is, melyet a vidékről idemenekült lakosság épített föl s ennek védelme alatt menekült meg a forradalmárok gyilkos dühétől. Három ily mentsvárban védték akkora magukat a menekvő szucsau khinaiak s ezek mentették meg a nagy tartományt a teljes elnéptelenedéstől.

* * *

Október 9.-én hajnalban két ingyen-utas jelentkezett a dzsunkon. Nem fizetnek viteldíjat, de szívesen dolgoznak a hajón. Khinában szokásos az ilyen utazás s mi is elfogadtuk a jelentkezőket. A nagy orrkormányhoz osztattak be.

Jó széllel vitorlázunk *Lu-csi* nevű helységig, amelynek zátonyán néhány száz hevenyészett bambusz-ház állott s ezek közt ember ember hátán tolongott. A tartomány leg-híresb bambuszfonadékait, gyékényeit itt gyártják s e cikknek itt van a fő vásártelepe. Jó volt ideérnünk, mert az utóbbi napokban két ízben volt «*ta-csang*»-unk (kötél-szakadás) s pár új kötéltekercset is kellett vennünk.

Este felé, a mint a balparton haladnánk fölfelé, a folyam közepén nagy mennyiségű csomagot, pamutbálokat, bütorneműt sodort lefelé az áradat s utánuk törtetett vagy harminc kisebb-nagyobb csónak, kihalászendő a szép értékű senki-jóságát. Másnap megtudtuk, hogy egy nagy dzsunk, mely három hónapig volt már útban Csung-king felé, közvetlenül a város alatt egy sziklára sodortatott, teljesen összetört s a legénység háromnegyed része, a lao-tával együtt odaveszett.

* * *

Másnap ködben, permetes esőben vontatvást indulunk tovább s délben *Mu-tung* faluhoz érünk. Veszedelmes alacsonyán épült a vízparton s ez a mostani áradás is elsodorta a falu fele részét. Az utcák romjain most dolgozik a lakosság s újból felépítik ismét — tanuságául a röghöz való ragaszkodásnak.

Szerettem volna még az est beállta előtt Tang-sia-ta-ba érni, hol egy vámörs-állomás van, melyet egy európai vám-tiszt kezel. De hiába volt minden igyekezet; besötétedett s ki kellett kötnünk.

* * *

Október 11. Ma vagyok 63-ik napja a Jang-ce-kiangon! Csunking határába értünk.

Egész éjjel zápor verte a kabinom tetejét; alvásra nem is gondoltam, hajnalig rendeztem hivatalos és magánirataimat.

Reggelre elállt az eső s gyöngye széllel tovaindultunk. Nemsokára benn voltunk a *Tung-lo-sia* nevű, három-négy kilométer hosszú vad sziklaszorosban, melynek oldalait kétháromszáz méter magas kopasz sziklafalak képezik. A szoros kijáratánál csónakon várt ránk egy európai úriember s kendőlobogtatással üdvözölt minket. Mr. *Dudly* volt, az itteni vám-örs főnöke, ki hat hónap előtt lett ide detasálva s azóta nem látott európai arcot. Örömről kölesönös volt s pár vidám órát töltöttünk a nagy ponton-hajón, melyen a vízi vámhivatal s egyúttal *Dudly* úr lakása volt.

Két hónap óta itt láttam ismét hirlapot; egy khinai lapból tudtam meg az orosz-japán béke létrejöttét s a magyarországi alkotmányharc válságos helyzetét. Vajha Isten áldása fejezné be azt nemzetünk javára!

Aztán tovább vitorláztunk.

A folyam egy utolsó nagy kanyarulatánál, óriási kilenc emeletes pagoda előtt hajózunk el: Csungkingnak, Szecsuan-tartomány fővárosának pagodája ez s a mint ezt megkerüljük, előttünk van a 300.000 khinai-lakta Csungking, küzdelemteljes utunk végső kikötője.

Félóra mulva új szállásomon voltam, mely egy ódon Buddha-templomban lett részemre ideiglenesen berendezve.

Lampel R. Kk. (Wodianer F. és Fiai) r. t. könyvkiadó-
vállalatánál Budapesten megjelentek és minden könyvkeres-
kedésben kaphatók:

ERŐDI BÉLA

A SZENTFÖLDÖN

Második kiadás.

*110 képpel és Palesztina-
térképével.*

Ára füzve 4 korona.

Diszkötésben 5 kor. 60 fill.

ERŐDI BÉLA

UTAZÁSOM SZICILIA ÉS MÁLTA SZIGETÉN

50 képpel és 1 térképpel.

Ára füzve 4 korona.

Diszkötésben 5 kor. 60 fill.

A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG KÖNYVTÁRA

Szerkeszti: LÓCZY LAJOS.

- I. HEDIN SVEN: *Ázsia sivatagjain keresztül.* Ára kötve 7 K.
- II. LÓCZY LAJOS: *A mennyei birodalom története.* Ára kötve 7 K.
- III. CHUN KÁROLY: *Mélytengerek világa.* Ára kötve 7 K 50 t.
- IV., V. SZAVÓJAI LAJOS AMÁDÉ HERCEG: *Az «Észak csillaga»
(Stella Polare) az északi sarktengeren.* A két kötet ára kötve 14 K.
- VI. GRÓF FESTETICS: *Emberevők között.* Nyolc évi csendes-oceáni
hajózás a «Tolna» yachton. Ára kötve 7 K.
- VII., VIII. HEDIN SVEN: *Ázsia szívében.* 10.000 kilométernyi úttalan
utazás. A két kötet ára kötve 14 K.
- IX. GUBÁNYI KÁROLY: *Öt év Mandzsorszámban.* Ára kötve 8 K.
- X. STEIN AURÉL: *Homokba temetett városok.* Ára kötve 8 K.
- XI. WADDELL: *A rejtelmes Lhassza.* Ára kötve 9 K.
- XII. SCOTT: *Angolok a déli sarkvidéken.* Ára kötve 9 K.
- XIII., XIV. HEDIN SVEN: *Transzhimalája.* Ára kötve 15 K.

Minden kötet külön is kapható.